



KANSAI 空港レビュー



No.485
2019.4

CONTENTS

- 1 | 巻頭言
新時代の幕開け～関西のさらなる飛躍へ～
黒川純一良
- 2 | 各界の動き
- 13 | 講演抄録
日本航空のインバウンド事業の取り組み
本田 俊介
- 24 | プレスの目
関空、急成長にまばゆさ 真の国際空港に脱皮
内山 智彦
- 26 | 航空交通研究会研究レポート
マルチエアポート・リージョンと地域航空ネットワーク
松本 秀暢
- 30 | データファイル
・関西国際空港2019年2月運営概況(速報値)
・大阪税関貿易速報[関西空港] 2019年2月分
・関西国際空港の出入(帰)国者数
・関西3空港と国内主要空港の利用状況 2019年2月

【表紙写真】「ブリティッシュ・エアウェイズ B787-8」

ブリティッシュ・エアウェイズ BA19 便、ロンドン・ヒースローからの運航再開便です。

到着・出発時には英国と日本の国旗を機首に掲揚していました。

関空開港頃は各国のアーティストによる「ワールドイメージ」を尾翼に描いた B747-400 が運航していました。

あれから 20 年経ち、関空で再びコールサイン、スピード・バードを聞けることになり嬉しく思います。

撮影：柴崎 庄司

新時代の幕開け ～関西のさらなる飛躍へ～



国土交通省
近畿地方整備局長

黒川純一良

この4月末で平成が幕を閉じ、5月からは新しい「令和」が幕を開けます。

平成時代を振り返ると、昭和時代から続いたバブル景気が平成2年に崩壊し、その後、経済が長く停滞するとともに、地震や気候変動に伴う降雨災害など、自然災害が多発した時代でもありました。平成30年だけを見ても、2月の福井豪雪や、6月の大阪北部を震源とする地震、7月豪雨災害、8月の猛暑、9月の台風21号災害、北海道胆振東部地震など日本全国各地で大きな災害が発生しています。

昨年9月の台風21号では、豪雨に加え、強風と高潮の影響もあり、関西国際空港では、滑走路やターミナル施設が浸水するとともに、連絡橋にタンカーが衝突し橋桁が大きな被害を受けて空港とのアクセスが絶たれ、閉鎖を余儀なくされました。被災翌日には近畿地方整備局から排水ポンプ車10台をはじめとするTEC-FORCE（緊急災害派遣隊）を派遣し24時間対応での排水作業を進めるとともに、関西空港連絡橋については、被災の無かった上り車線での対面通行により通行を確保した結果、被災から僅か3日で国内線の一部運航再開を果たしました。さらに10日後には鉄道の運行に支障となっている被災した橋桁の撤去が完了し、被災から2週間後鉄道の運行再開、17日後にはターミナルを全面再開し、旅客機能の平常化が図られたところです。

近畿2府4県の輸出額の約3割、輸入額の約2割を担い、関西経済に大きな影響を持つ関西国際空港が一時的に閉鎖されたことから、2018年9月の近畿2府4県の輸出入額は、対前年比で24%減少となりま

したが、10月は対前年と比較して増加に転じており、早期復旧が図られた結果、関西経済への影響を最小限に抑えることができたのではないのでしょうか。また、過去最高を記録した2018年の訪日客数3,119万人にも関西国際空港が大きく貢献しています。

関西空港連絡橋は被災した下り線の橋梁補修のため、これまで上り線での対面通行で対応していましたが、3月7日に4車線を確保し、4月8日には6車線で完全復旧しました。

5月から始まる「令和」には、G20大阪サミット（2019年）、ワールドマスターズゲームズ2021関西（2021年）、大阪・関西万博（2025年）の開催などが予定されており、世界各地から多数のお客様がここ関西を訪問されることとなります。

関西における現在のインバウンド訪問先を分析すると、大阪と京都に集中している状況にあります。今後、関西をさらに活性化していくためには、インバウンドを関西全域で受け入れていくことが必要となります。そのためには、高速道路や鉄道などの広域交通インフラを整備し、ストレスの無い快適な移動と定時制を確保することが重要です。

インバウンドのさらなる増加が予想される「令和」において、関西国際空港は、関西の活力創出を牽引する重要な役割を担っていると言えるのではないのでしょうか。

近畿地方整備局では、関西国際空港とともに関西経済を元気にし、また、次世代の人々の暮らしがより安心・安全で、豊かさを享受できるよう取組を進めて参ります。今後とも皆様のご支援とご協力をお願いいたします。

各界の動き

関西国際空港

●取り残された客の誘導訓練

関西空港で3月5日、南海トラフ巨大地震の発生を想定した防災訓練があった。利用者ら約8,000人が孤立した2018年9月の台風21号を教訓に、滞留した人たちを空港島外へ誘導する訓練を初めて導入、地元自治体や航空会社、鉄道会社など約30機関の約200人が参加した。

●連絡橋、4車線に切り替え完了

国土交通省とNEXCO西日本（西日本高速道路）は、2018年の台風21号の影響でタンカーが衝突し、上り1車線、下り2車線で運用してきた関西空港連絡橋について、3月7日午前6時から、上下各2車線の4車線での運用になったと発表した。4車線化に伴い、「マイカー等のご利用の控え及び朝ピーク時間帯の混雑回避等」の呼びかけは終了、平日朝の混雑を回避するための料金還元キャンペーンも終了した。

●利用者満足度をリアルタイムに測定できる機器を導入

関西エアポートは3月7日から、利用者の満足度をリアルタイムに測定できるCustomer Feedback Device（カスタマーフィードバックデバイス）を関西空港に導入した。フランスのSkippyが製造した機器で、各サービスに対し、4つの選択肢から評価を選べるもので、チェックインカウンター、駐車場などに85台が設置された。5言語で表示、利用者からの評価をリアルタイムに収集する。

●南海、空港急行の輸送力増強、特急を平日増発

南海電鉄は3月6日、南海本線・空港線などで4月6日にダイヤを改正すると発表した。土休日に、区間急行和歌山市行き3本を空港急行関西空港行きに変更、一部の編成を6両から8両に増やして空港アクセスの輸送力を増強する。特急ラピートは、平日朝に上下1本ずつ増発する。

●宮古・下地島線、ジェットスターが7月就航

ジェットスター・ジャパン、三菱地所、下地島エアポートマネジメントは3月12日、関西～宮古・下地島空港線を、7月3日に就航すると発表した。ジェットスター・ジャパンは、みやこ下地島空港ターミナルが開業する3月30日に成田線の就航を予定しており、下地島空港に就航する国内線は関空線が2つ目。

●2月の旅客数、5%増

関西エアポートが3月25日発表した2月の運営概況によると、総旅客数は前年同月比5%増の約250万人で2月として過去最高だった。国際線旅客数は約198万人と7%増え、特に中国、東南アジア方面が堅調だった。総発着回数も6%増の約1万5,000回で好調を維持した。総貨物量は15%減の約5万2,000tと落ち込み、2018年12月から減少傾向が続いている。

●夏ダイヤ国際線、週1,548便で最多

関西エアポートは3月26日、関西空港の夏ダイヤ（3月31日～10月26日）を発表した。国際便の便数は8月のピーク時で前年よりも166便多い週1,548便と、6年連続で過去最高を

更新する。海外の航空大手や LCC が中国、東南アジア路線で新規就航・増便することが大きい。



クリック!

2019年夏ダイヤで中国便は前年より週107便(30.9%)増えて453便となり、旅客便に占める割合は32.3%と初めて30%を超えた。成田が発着枠の上限で週480便にとどまっていることから、関空の中国便が成田を上回る可能性も見えてきた。一方、課題としていた欧州線もブリティッシュ・エアウェイズのロンドン便の21年ぶりの復活やフィンエアの増便などで週7便増えて35便となり、ハワイを除く北米も週6便増えて26便になるなど充実される方向にある。

●タイ・ライオン・エアが就航

タイのLCC、タイ・ライオン・エアは3月28日からバンコク～関西線の運航を開始した。ボーイング737 MAX9型機(215席)で週5便運航する予定だったが、エチオピアでの同型機の事故を受け、エアバスA330-300型機(392席)に変更した。同社の日本乗り入れは4路線目となる。

●3空港一体運営1年でコメント「2019年度、旅客数5,000万人以上が目標」

関西・大阪・神戸の3空港一体運営から1年を迎え、関西エアポートの山谷佳之社長とエマヌエル・ムノント副社長は3月28日に連名でコメントを発表し、2019年度は「3空港合わせて旅客数5,000万人以上達成を目標に」することを示した。新たな事業継続計画(BCP)の確立や、取引先などとの連携強化で「『災害に強い空港づくり』に向けて引き続き全力で取り組みます」とした。

●アクセス検索サービスを開始

関西エアポートとジョルダンは、関西空港のホームページで、目的地までの最適なルートを検索できるKIX ACCESSSMOOTHIE(キックス アクセススムージー)の運用を3月28日、始めた。ジョルダンの「乗換案内 Visit」を活用し、関西空港から目的地へ、また各地から関西空港へ鉄道・バス・高速船・タクシーなどの経路検索が行える。

●フィリピン・エアアジア、マニラ線に7月就航

国土交通省は3月29日、フィリピン・エアアジアから申請を受けた外国人国際航空運送事業の経営許可を認可したと発表した。7月1日から関西～マニラ線をデイリー運航する。使用機材はA320-200型機(180席)。同社初の日本路線だが、エアアジア・グループでは、関西発着は5路線になる。

●ブリティッシュ・エアウェイズが21年ぶりロンドン線復活

ブリティッシュ・エアウェイズは、3月31日、関西～ロンドン線を週4便で開設した。ブリティッシュ・エアウェイズは1998年に関西～ロンドン線を運休、2009年に日本航空も同路線から撤退していた。関西発着の欧州線は5社が5都市へ週35便を運航することになる。

●中国東方航空、煙台～太原線に就航

中国東方航空は3月31日、煙台経由の関西～太原線に就航した。週3便でボーイング737型機を使う。これで中国東方航空の関西発着中国行きは13路線となる。

●吉祥航空、青島線を開設、毎日運航

吉祥航空は3月31日、関西～青島線を開設した。エアバスA321型機(190席)で毎日運航する。これに伴い、関西～南京線を3月31日から減便、1日3便を2便に変更した。

●中国南方航空、瀋陽線を増便

中国南方航空は3月31日、瀋陽線を増便した。週5便から6便体制となった。機材はA320型機を使用。

●**ジェットスター・パシフィックがハノイ線を増便、毎日運航に**

ジェットスター・パシフィック航空は、関西～ハノイ線を3月31日から増便した。週4便を運航していたが、3便を追加し、毎日運航に切り替えた。エアバスA320型機（180席）を使用する。

●**四川航空、西安線を増便、毎日運航**

四川航空は関西～西安線を3月31日から週3便増やし、毎日運航にした。エアバスA320型機を使用。これで西安線は、中国東方航空、春秋航空を合わせ3社で週15便を運航することになった。

空港

＝ 大阪空港 ＝

●**定時運航で世界一、OAG調査**

イギリスに拠点を置く、航空関連情報の収集や提供を行うOAGがこのほどまとめた世界の空港の定時運航遵守率ランキングで大阪空港が大規模空港部門（供給座席1,000万～2,000万）で世界1位となり、3月15日、大阪空港でトロフィーと証明書が授与された。

●**2月の旅客数、3%増**

関西エアポートが3月25日発表した2月の運営概況によると、大阪空港の旅客数は3%増の120万398人だった。発着回数は1%増の1万562回、貨物量は9%減の8,662tだった。

＝ 神戸空港 ＝

●**スカイマーク社長、深夜便開設に意欲**

スカイマークの市江正彦社長は3月1日、読売新聞のインタビューで神戸～羽田間の深夜便開設に意欲を示した。関西エアポートに対し午前7時～午後10時に制限されている運用時間の延長を求める考えだ。

●**2019年度の設備投資11億円を計画**

神戸空港を運営する関西エアポート神戸は3月7日までに2019年度に、総額11億円の設備投資を実施する計画を明らかにした。滑走路の舗装改修に加え、ターミナルビルでは耐震対応を目的とした特定の天井の改修、商業エリアの改修を予定している。

●**2月の旅客数が微増の24万5,950人**

関西エアポートグループが3月25日発表した2月の神戸空港の旅客数は、前年同月比微増の24万5,950人（前年同月は24万5,842人）となり、2月としての過去最高を更新した。2018年10月以来5か月連続で同月としての過去最高を更新中。

●**スカイマーク、1機追加配備**

スカイマークの市江社長は、3月29日までに神戸新聞社の取材に応じ、5月に追加導入するボーイング737-800型機2機のうち、1機を神戸空港に充てる意向を明らかにした。運用規制が緩和された場合の発着枠の拡大に備える。

＝ 成田国際空港 ＝

●**中期計画で発着回数7%増に**

成田国際空港会社は3月28日、2019～2021年度までの中期経営計画を発表した。年間発着回数を2018年度の25万6,000回から、2021年度に7%増の27万5,000回に増やす。旅客数も同4,309万人から同4,650万人に伸ばす。LCCを中心に取り込み、羽田空港の国際線発

着枠の増加の影響を抑える。

●米国籍の乗り継ぎ保安検査省略の実証実験

成田国際空港会社の夏目誠社長は3月28日、米国籍の乗客を対象に、成田空港でアジアなどへ乗り継ぐ際の保安検査を省略する「ワンストップセキュリティ」の実証実験を、4月3～21日に実施することを明らかにした。乗り継ぎ客の保安検査を省略する取り組みは、日本では初めて。

●夏ダイヤで総発着数が過去最高に

成田国際空港会社は3月28日、2019年夏ダイヤ期初の就航状況をまとめた。総発着回数は週4,943回、就航都市数が海外115都市、国内22都市、合計137都市、乗り入れ航空会社数が99社となり、いずれも開港以来最高を記録する。

＝ 中部国際空港 ＝

●周辺埋め立て、具体的計画を公表 地元は第2滑走路に期待

国土交通省中部地方整備局は3月25日、中部空港島周辺に名古屋港浚渫土砂を埋め立てる事業の環境影響評価準備書を公表した。埋め立て箇所を初めて具体的に示し、島の西（沖合）側（230ha）と南東（60ha）の2か所計290haを約3,800万m³の土砂で埋め立てる。全体の埋め立て期間は32年間を予定するが、地元の要望が強い第2滑走路用地になり得る西側は先行して15年間とする。

●LCC向けターミナル、9月に稼働へ

中部国際空港会社は3月28日、LCC向けに初めて新設するターミナルビルを9月20日に開業すると発表した。名称は「第2ターミナル」で、現ターミナルビルは「第1ターミナル」に変更する。国際線の旅客使用料は大人1,280円（税込み）と、第1ターミナルの半額程度にした。航空会社の使用料も抑えた。

●夏ダイヤ、国際線旅客便が過去最高

中部国際空港は3月29日、2019年夏スケジュールの期初計画で国際線旅客便が過去最高となる週408便が計画されていると発表した。ヨーロッパ、アメリカ路線の増便、アジア路線では新規就航や増便が相次いだことが過去最高を記録する要因。うちLCCは11社、週92便。

＝ その他空港 ＝

●広島空港民営化、実施方針を公表

国土交通省は3月6日、広島空港の運営を民間委託する実施方針を公表した。エアポートホテルや県営駐車場など空港周辺施設も運営権者が一体的に運営する方針を盛り込んでいる。2021年4月ごろの民営化を目指しており、事業期間は30年（不可抗力などによる延長を含め最長35年）。2020年6月ごろに優先交渉権者を選定する。

●那覇空港に際内連絡ターミナル完成

那覇空港ビルディングは3月18日、国内線と国際線の両ビルを結ぶ際内連絡ターミナルの供用を開始した。ターミナルビル内の移動が楽になり、国内線と国際線とともに、一つのターミナルとなることから、名称を那覇空港旅客ターミナルビルに統一した。

●但馬空港2018年度の利用者 開港後初の4万人突破

但馬空港の2018年度の年間利用者が3月18日、初めて4万人を突破した。記念式典で、4万人目の利用者に航空券などの記念品が贈られた。2018年5月、座席数が12席増えた新型機が導入されたことや、今冬は雪が少なく、2018年12月～2019年2月の就航率が90%（過去5年は平均約82%）だったことなどから、利用率が好調という。

●新滑走路で那覇空港離着陸1.8倍に、官房長官

菅義偉官房長官は3月24日、那覇空港の2本目の滑走路の完成などに伴い、離着陸の処理能力が、年間13万5,000回から約1.8倍の24万回に増えることを明らかにした。これまで国は18万5,000回までの増加を見込んでいたが、飛行経路の見直しにより引き上げが可能になったとした。

●貨物けん引車の自動走行、佐賀空港で初テスト

全日本空輸は3月26日、コンテナけん引車両、トーイングトラクターの国内初となる自動走行テストを佐賀空港で開始し、報道陣に公開した。2020年度の実用化を目指す。

●熊本空港の民営化 三井不・地元連合に優先交渉権

2020年4月に予定される熊本空港の民営化に関する公募で、国土交通省は3月28日、三井不動産が代表となり、九州電力や九州産業交通ホールディングスなど地元企業が加わる11社の企業連合を運営事業者の優先交渉権者に選んだと発表した。2019年4月に基本協定を結び、2020年4月から空港全体の運営を委託する。

●下地島空港、旅客ターミナル開業

三菱地所などが出資する下地島エアポートマネジメントは3月30日、沖縄県の下地島空港に旅客ターミナル、みやこ下地島空港ターミナルをオープンした。開業と同時に、ジェットスター・ジャパンが約24年ぶりとなる定期便として成田線を就航させた。

下地島空港は1979年7月5日に開港した地方管理空港で、滑走路は3,000mが1本。国内唯一の民間ジェット機の訓練空港として利用されてきたが、日本航空が2011年度に、ANAが2013年度に撤退している。定期便は、1994年7月22日に日本トランスオーシャン航空が那覇線を運休して以来の再開。

航空

●三菱UFJ、独航空機ファイナンス買収

三菱UFJフィナンシャル・グループは3月1日、独2位の銀行、DZバンクの子会社から航空機ファイナンス事業を2019年後半にも買収すると発表した。買収金額は非公表だが約7,000億円とみられる。貸出債権の総額は約56億ユーロ（7,163億円）。

●ANAウイングス、パイロットを自社養成へ

全日本空輸の子会社ANAウイングスは3月1日、パイロットの自社養成を始めると発表し、募集を始めた。パイロット不足に備えるためで、未経験者であっても基礎訓練などを経て入社から約4年後に副操縦士として乗務できる。同社は、中部、伊丹、福岡空港を拠点に全日空国内線の約45%を運航している。

●MRJ、国交省操縦士が試験

国産初のジェット旅客機MRJ（三菱リージョナルジェット）を開発中の三菱航空機は3月4日、国土交通省のパイロットが操縦して安全性を審査する飛行試験が米国で始まったと明らかにした。運航に必要な国の認証取得への最終段階に当たり1年程度かかる見込み。2020年半ばを目指す初号機納入へヤマ場を迎えた。

●IHI、航空エンジンを無資格検査

IHIは3月5日、民間航空会社から受託するジェットエンジンの整備事業を巡り、必要な資格を持たない従業員が検査をする不正があったと発表した。LCCを中心に年間約150台のエンジン整備を受託している。国交省の1月の立ち入り検査で発覚した。

●韓国、LCC3社に免許、12社に

韓国の国土交通省は3月5日、新たに設立されたLCC3社に航空運送事業免許を交付した。

これでLCC9社を含む航空会社12社が競い合うことになり、供給過剰を懸念する声も出ている。

●三菱航空機の副社長退任へ MRJ開発の中心

三菱航空機は3月7日、国産ジェット旅客機、MRJの開発に携わってきた岸信夫副社長（60）が3月31日付で退任すると発表した。岸氏は2012年にMRJのチーフエンジニアに就任、15年4月から副社長。開発の中心を担った。

●日航LCCはZIPAIR

日本航空は3月8日、国際線の中長距離路線の展開に向け、昨年7月に設立した新たなLCCのブランド名をZIPAIR（ジップエア）に決定したと発表した。2020年春に成田とバンコク、ソウルを結ぶ2路線で運航を始める。全額出資子会社もZIPAIR Tokyo（ジップエア トーキョー）に社名変更した。同日、東京都内で記者会見した西田真吾ジップエア社長は「太平洋を渡る路線もやっていきたい」と表明。早ければ2021年春に北米西海岸の都市への就航も目指す考えを示した。

●訪日客目標達成へ航空座席600万席増、ANA総研が試算

ANA総合研究所は2020年の訪日旅行者4,000万人達成に必要な座席数は6,744万席で、現在より約567万席の増加が必要と推計した。2020年の国際線座席供給量については、年間ベースで724万席の供給増が可能となり、推計供給量は6,901万席になるとの見通しで、旅行者増加分を賄える。

●IHIの航空エンジン整備不正211件

IHIは3月8日、民間航空機のエンジンを整備している瑞穂工場（東京都瑞穂町）で、過去2年間に211件の不正があったと発表した。無資格の従業員による検査が大半で、有資格者の印鑑を使った書類偽装が行われていた。マニュアルとは異なる手順の整備や、作業日の虚偽記載も見つかった。

●エチオピア機墜落、157人死亡

エチオピアの首都アジスアベバ郊外で3月10日、ナイロビ行きエチオピア航空ET302便、ボーイング737MAX8型機（乗員乗客157人）が空港を離陸した直後に墜落した。生存者はいない。2018年10月29日には、インドネシアのLCCライオンエア運航の同型機がジャワ海に墜落し、乗客乗員189人が死亡した。

●中国、国内航空各社にB737MAXの運航停止を命令

中国民用航空局（CAAC）は3月11日、国内航空会社に対し、ボーイング737MAX型機の商業運航を現地時間午後6時までに停止するよう命じたと発表した。

●IATA、貿易摩擦で航空貨物の需要見直し下方修正

国際航空運送協会（IATA）は3月12日、世界の航空貨物需要が2019年、前年より2%伸びるとの見直しを発表した。2018年12月に出した3.7%から下方修正した。米中貿易戦争の影響で世界的に貿易が低迷したため、航空貨物の需要を示す有償トンキロは2018年11月から3か月連続でマイナス成長だった。

●EU航空安全庁、B737MAXの欧州域内の運航停止

欧州連合（EU）の欧州航空安全庁（EASA）は3月12日、エチオピアで墜落事故を起こした機体と同型のボーイング737MAX型機について、同日夜から全便の運航と欧州域内上空への乗り入れを一時停止する措置を取ったと発表した。

●米大統領令でB737MAXの運航停止

トランプ米大統領は3月13日、米ボーイング737MAX型機の運航を停止するよう大統領令を出した。米連邦航空局（FAA）はこれを受けて米国内の運航停止を発表した。製造国の米国が停止措置

に踏み切ったことで、世界で370機あまりの同型機の運航が全面的に停止する見通した。

●国交省、B737MAXの乗り入れ停止

国土交通省は3月14日、外国の航空各社に対し、ボーイング737MAX型機の日本国内への乗り入れを当面停止するよう求める通知を出した。既に、日本へ就航している航空会社は737MAXの運航を停止している。国内の航空会社は同型機を運航していない。

●ANA、総2階建てA380を受領

ANAホールディングスは3月20日、総2階建てのエアバスA380型機(520席)の初号機を仏トゥールーズで受領した。21日、成田空港に到着した。日本の航空会社にA380型機が引き渡されるのは初めてで、5月24日から成田～ホノルル線に投入する。新造機を3機発注済みで、すべてホノルル線に投入する。空飛ぶウミガメの意味を持つ「FLYING HONU(フライング・ホヌ)」と名付け、全機にハワイの空と海、夕陽をイメージした特別塗装を施す。

●航空貨物輸量、2月は13%減、中国向けは24%減

航空貨物運送協会がまとめた2月の航空貨物輸量(混載貨物ベース)は8万6,233tと、前年同月と比べて13%減った。前年実績を下回るのは3か月連続。電子部品の貨物が主体の中国向けは24%減り、6か月連続の前年割れ。

●ピーチ、リクライニング済みシート公開

ピーチ・アビエーションは3月22日、リクライニング状態に固定した独レカロ製、プレリクライニングシートを初採用したエアバスA320neoの24号機を、関西空港で公開した。背もたれが15度倒れた状態で固定され、離着陸時もリクライニング状態で過ごせる。座席数は既存機と同じ1クラス180席で、シートピッチは約29inch(約74cm)となる。

●新旧政府専用機が交代式

航空自衛隊千歳基地で3月24日、4月から運用される新しい政府専用機(ボーイング777-300ER型機)に、現行機(ボーイング747型機)から任務を引き継ぐ式典が開かれ、関係者約150人が出席した。現行機は1993年に運用を開始。訪問先は100か国に上り、349回にわたる任務での総飛行距離は、地球365周分の約1,460万kmに達した。

●MRJ飛行試験、米当局も許可

三菱航空機は3月27日、開発を進めているMRJについて、商用運航に必要な型式証明取得に向けた飛行試験で、国土交通省に続き米連邦航空局(FAA)からも支援を受けるための許可を得たと発表した。

●キャセイ航空、香港エクスプレスを買収

香港のキャセイパシフィック航空は3月27日、LCCの香港エクスプレスを買収すると発表した。香港エクスプレスの親会社である中国の複合企業、海航集団(HNAグループ)から49億3,000万香港ドル(約690億円)で全ての株式を取得する。同じ香港を拠点とするLCCの取り込みで顧客層を広げる狙いがあるとみられる。

●アイスランドのLCCが突然の廃業、4,000人が足止め

アイスランドのLCC、WOWエアは3月28日、突然の廃業を発表し、同日の便がすべて運航停止となった。この影響により各地の空港で乗客ら約4,000人が足止めされた。WOWエアはアイスランド行き便の3分の1以上を運航する航空会社。

●航空エンジン整備不正でIHIに行政処分

経済産業省は3月29日、IHIに対し航空機エンジンの整備で不正があったとして、航空機製造事業法に基づく行政処分を行った。経産省から認可を受けた方法通りに整備作業を行うよう命じた。

●パイロット疲労の新基準、国交省方針

国土交通省は3月29日、パイロットの疲労による航空機事故を防ぐため、乗務時間の上限や必要な休養時間の新たな基準を公表した。地上待機を含む勤務時間の上限や勤務前の休養時間などについて従来なかった基準を設けるとともに、勤務状況によって上限を変えるなど、疲労の実態に合わせた内容とした。

関西

●泉州に高度救助隊 関空周辺6自治体

泉佐野、泉南、阪南3市と熊取、田尻、岬3町でつくる泉州南広域消防本部は3月1日、人命救助にあたる消防の高度救助隊を発足させた。通常は人口20万人以上の中核市が設置するが、急増する訪日外国人客の玄関口・関西空港や、石油の備蓄基地などもあることから創設した。16人が災害現場に出動して命を守る。

●京都市の外国人宿泊比率が過去最高

京都市観光協会などは3月1日、2018年の外国人客宿泊状況調査を発表した。京都市内のホテルに宿泊した外国人の宿泊比率は前年比3.7ポイント増の43.9%となり、調査を始めた2014年以降で最高となった。一方で、西日本豪雨など自然災害の影響もあり日本人宿泊者数は減少。国内外を合わせた総宿泊客数は前年比4.4%減の約329万人となった。

●りんくうタウン、30年目の完売 赤字1千億円

大阪府は3月1日、りんくうタウンで最後に残っていた分譲用地1区画(約1.2ha)について、ホテルを運営する不動産会社と2月28日に売買契約を結んだと発表した。2023年2月までの開業を見込む。これで分譲開始から30年目で130.8haの用地の契約率は100%を達成した。ただ定期借地の土地は全体の38.4%を占める。

●自民党チーム、北陸新幹線の早期大阪延伸へ協力要請

北陸新幹線の未着工区間である敦賀～新大阪の早期着工を目指す自民党プロジェクトチームは3月2日、大阪市内で京都府や大阪府、関西経済連合会の幹部らと意見交換し、2兆1,000億円とされる建設費の財源確保などに協力を求めた。

●大阪メトロ営業益11%増、コスト削減奏功

大阪メトロの民営化1年目にあたる2019年3月期連結決算で、営業利益が前期比11.2%増の446億円と増益となる見通しであることがわかった。民間会社として物品の調達などのコスト削減が奏功し、2018年7月に想定していた391億円を大幅に上回る。

●米カジノ大手のウィン・リゾーツ、今夏に日本事務所

米カジノ大手のウィン・リゾーツは3月5日、カジノを含む統合型リゾート施設(IR)の日本での開発に向け、今夏に東京・丸の内日本事務所を設立すると発表した。ウィン・リゾーツ・デベロップメント・ジャパンのクリス・ゴードン社長は同日、東京都内で開いた記者会見で、候補地について「大阪や横浜、東京など大都市が望ましい」と述べ、初期計画として、投資額を80億～90億ドル(8,800億～9,900億円)程度見込んでいるとした。

●りんくうタウンにグラウンド・ゴルフ場、泉南市が公募

泉南市は3月6日、泉南市営りんくう公園グラウンド・ゴルフ場整備等事業の募集要項を公表した。PFI方式を導入する泉南市営りんくう公園整備等事業で対象となっていないりんくう南浜地区の約2ha対象に、グラウンド・ゴルフ場を整備、維持管理、運営する事業者を募る。2020年度当初を目途に開業する。

●あべのハルカスの来場者、5年で2億541万人

近鉄不動産は3月7日、開業5年を迎えた高層ビル、あべのハルカスの来場者が約2億541万人になったと発表した。直近1年の近鉄百貨店あべのハルカス近鉄本店（同）の来場者は約3,599万人と、開業後で最も多かった。店舗のリニューアル効果が出たほか、訪日外国人客の利用が好調だった。

●関西利用の訪日客、88%が大阪観光

大阪観光局が3月7日発表した2018年の外国人動向調査によると、関西空港を利用した訪日外国人客のうち、大阪府を観光した人の割合は88%に上った。次いで京都府の65%で、奈良県（33%）、兵庫県（14%）と続いた。一方、和歌山県は4%、滋賀県は1%にとどまり、訪日客の地方分散が進んでいない実態が浮き彫りになった。

●大阪市が25年万博跡地の開発提案を募集

大阪市は3月14日、夢洲で開かれる2025年大阪・関西万博の会場跡地の利用について、企業の開発提案を募ると発表した。夢洲のほぼ中央60haが対象で、府・市が誘致を目指すIR（統合型リゾート）向けの用地と接している。市が開発を進めるための参考にする。

●アパホテル、西日本最大級、JR大阪駅近くに

アパホテルを展開するアパグループは3月14日、大阪・梅田に西日本最大級となるアパホテル&リゾート〈梅田駅タワー〉（1,500室）を2022年末に開くと発表した。JR大阪駅から徒歩6分の大阪・曾根崎に約3,200㎡を取得し、31階建ての高層ホテルを建設する。

●新大阪～奈良直結、おおさか東線全線開業

JR西日本は3月16日、大阪府東部を南北に結ぶ新線、おおさか東線（新大阪～久宝寺、20.3km）を全線開業した。新大阪駅と奈良方面を結ぶ「直通快速」を運行し、新大阪駅～奈良駅を最短52分、平均55分で結ぶ。従来よりも10分程度の時間短縮となり、奈良観光のさらなる活性化も期待される。1日約10万人の利用を見込む。

●2月の近畿輸出、中国向けなど2%減

大阪税関が3月18日発表した2月の近畿2府4県の貿易概況によると、輸出額は前年同月比2%減の1兆3,198億円だった。前年を下回るのは4か月連続。スマートフォンやタブレットに使う電子部品のほか、テレビやタブレット用の液晶パネルなどが中国向けに減少した。貿易収支は2,137億円の黒字だった。

●大阪府内商業地6年連続上昇

国土交通省が3月19日、発表した2019年の公示地価（1月1日時点）によると、大阪府の商業地の平均上昇率は6.5%（前年4.9%）で6年連続で上昇した。好調なインバウンド（訪日外国人客）の伸びを背景に、店舗やホテルなどの需要が続いている。商業地の上昇率上位10地点に大阪市内や京都市内の7地点が入った。住宅地の平均上昇率は0.2%（同0.1%）となり、昨年に続いて上昇した。

●大阪モノレール、東大阪へ延伸許可

国土交通省は3月19日、大阪モノレールを運営する大阪高速鉄道が申請していた門真駅～東大阪・瓜生堂への南側延伸区間（8.9km）の軌道事業を許可した。2029年の開業を予定する。門真南、鴻池新田、荒本、瓜生堂の4駅を設置する。終点の瓜生堂は、近鉄奈良線と交差する場所にあり、モノレール延伸に合わせて近鉄の新駅が設置される予定。建設費は1,050億円。

●ヨドバシ梅田タワーのホテル、11月開業に前倒し

阪急阪神ホールディングスは3月20日、家電量販店大手のヨドバシホールディングスが大阪・梅田で建設しているヨドバシ梅田タワーに出店するホテル阪急レスパイア大阪を、2019年11月に開業すると発表した。当初は20年春の予定だった。大阪・関西万博の開催決定などで増加

が見込まれる観光客の需要を取りこむ。

●米MGM会長「大阪万博に合わせてIR」

統合型リゾート施設（IR）運営大手、米 MGM リゾーツ・インターナショナルのジム・ムーレン会長兼最高経営責任者（CEO）は3月21日、東京都内で報道陣の取材に応じ、すでに表明している大阪でのIR開発参画方針について、「2025年の大阪・関西万博に合わせて大阪・夢洲にIR施設を作りたい」と述べた。

●2月の関西百貨店の免税品売上高、25%増

日本銀行大阪支店が3月22日発表した2月の関西の百貨店免税品売上高は118億9,200万円で前年同月比25.6%増え、2か月ぶりに前年実績を上回った。2月上旬から1週間の春節商戦がけん引した。1月に中国で電子取引の法規制が始まってパイヤーによる買い控えが懸念されたが、一般旅行者による購買が好調だった。

日本百貨店協会が同日発表した2月の福井県を含む近畿2府5県の百貨店売上高は、1,070億円で1.6%増えた。好調な免税品販売に加え、国内客による宝飾品や時計など高額品の購買が押し上げた。

●米MGMとオリックス、IR参入へ運営準備会社

オリックスの井上亮社長兼CEOは3月22日、大阪市内で講演し、IRに参入するため、IR運営大手の米MGMリゾーツ・インターナショナルと提携の基本合意書を交わしたことを明らかにした。オリックスは関西の大手企業十数社と共同出資を検討中としている。

●南海、みさき公園の運営から撤退へ

南海電気鉄道は3月26日、レジャー施設、みさき公園（岬町）の運営から2020年3月末で撤退すると発表した。少子化などで来場者が減少し、赤字経営に陥っていた。今後については、地元の岬町と協議を進める。

●初の民営ロケット発射場、串本に

キャノン電子などが出資するロケット会社スペースワン（東京・港）は3月26日、日本初となる民営ロケット発射場を和歌山県串本町に建設すると発表した。小型ロケット専用で、小型衛星の打ち上げサービスを提供する。2021年度の事業開始を目指す。

●万博へ技術革新を後押し、大商の2019年度計画

大阪商工会議所は3月26日の通常議員総会で、2025年大阪・関西万博の準備策などを柱とする2019年度の事業計画を決議した。イノベーション創出を後押しするため、「空飛ぶ車」の実証実験などの支援を検討する。

●関経連事業計画、夢洲のまちづくり推進

関西経済連合会は3月27日、2025年大阪・関西万博に向けたまちづくりの推進などを盛り込んだ2019年度の事業計画を発表した。会場となる人工島・夢洲について、周辺も含む魅力向上策や開催後の活用法を検討する。

●北神急行を神戸市営に、阪急が譲渡合意

神戸市の北部と都市部を結ぶ北神急行電鉄（7.5km）について、神戸市は3月29日、筆頭株主の阪急電鉄に198億円を支払う事業譲渡案に合意したと発表した。2020年度前半にも市営化し、相互乗り入れる市営地下鉄と一体運用する。谷上駅と三宮駅間の運賃を、540円から280円へ引き下げる方針だ。

●関西観光本部が外国人向けHP 欧米豪から誘客狙う

関西広域連合と関西経済連合会などでつくる関西観光本部は29日、主に外国人向けに関西と

周辺の観光情報を提供するホームページ「The KANSAI Guide (ザ・カンサイ・ガイド)」を開設した。関西への訪問が比較的少ない欧米やオーストラリアからの誘客を狙っている。

国

●訪日客誘致、多言語対応へ補助金

政府は3月13日の観光戦略実行推進会議で、訪日外国人客のさらなる誘致に向けた環境整備の計画を示した。年度内に50か所以上の観光地に補助金を出し、外国語案内の強化などを促す。外国人観光客が周遊しやすい環境を整えることで、伸び悩む消費の喚起を狙う。

●IR施行令を閣議決定

政府は3月26日、カジノを含む統合型リゾート施設（IR）の要件などを定めるIR実施法施行令を閣議決定した。カジノのほか国際会議場、宿泊施設などの併設を求め、宿泊施設の客室総面積は10万㎡以上と規定。国際会議を開く会議室の収容人数は、おおむね1,000人以上と定めた。カジノ施設についてはIRに占める床面積の上限を全体の3%とした。広告は外国人観光客の誘客に限って認め、空港や港の国際線発着ターミナル周辺に限定する。

日本航空のインバウンド事業の 取り組み

日本航空株式会社
執行役員国内路線事業本部長

本田 俊介 氏



●と き 2018年12月7日（金）

●ところ 大阪キャッスルホテル6階 鳳凰・白鳥の間

■はじめに

私は日本航空の中でも珍しく国内専門です。1998年頃に国内営業部の企画に異動以来、ずっと国内の部署に在籍しています。

本日は当社の全体概要の中からインバウンドにスポットを当ててお話しします。今日の私の話を聞いていただき、日本航空はこんな形でインバウンドに取り組んでいるのだという考え方を共有していただければと思います。そして自分たちにもこのようなことができるのではない、あるいは自分たちにもこのような役割があるのではない、といったことを感じたり、これから日本航空と一緒に取り組んでみたいと思っただけであれば、非常にうれしく感じます。

まずは、2025年の大阪万博開催決定おめでとうございます。大阪・関西に万博を誘致するのは大変だったと思いますが、関西だけでなく日本中が喜んでます。大阪万博が決まった翌日、東京の有名な某ビジネススクールで、各企業の社長や役員の方々が集まる経営者会議があったのですが、そこでも万博の話題になりました。

皆さんやはり非常に喜んでおられ、2020年の東京オリンピックから2025年の大阪万博まで繋がって、日本をしっかりと世界にアピールできるチャンスだ、この期間をしっかりと使おう、といった話で盛り上がりました。万博は関西だけではなく、日本にとって非常に大きなイベントだと思います。

今日のインバウンドの話は、最初に海外から外国人観光客を日本に連れてくるときに日本航空が行っていることを紹介します。続いて、今度は日本に来た人をどうやって地方に連れて行くかという話です。その次に関西における日本航空の取り組みを紹介します。今、関西3空港のいろいろな話が始まっており、この3空港は大事な役割を果たすと我々は考えているので、その辺りにも少し触れたいと思います。

■ JAL Vision とグランドデザイン

日本航空が10年後にどのようなゴールに行くのかを議論してビジョンをつくっています。まず「1. 世界の JAL に変わります」と宣言しています。日本航空には国際線があり、世界のイメージはあるのですが、実はまだまだ海外のお客様は少ないのです。そこで、もっと海外に乗り入れようというのがこの考え方です。

「2. 一歩先に行く価値をつくります」。これは、例えばストレスフリーで空港の検査場に行けるといった取り組みです。今は入管等も含めて、海外へ行こうと思ういろいろな所に関所があります。このような部分をもっとスムーズにしていこう、あるいは荷物をもっと簡単に預けられるようにしようなど、様々な取り組みをしています。

そして最終的には「3. 常に成長し続けます」。10年後には売上2兆円、営業利益2,500億円、時価総額3兆円を目指します。

ようと努めています。日本のお客様だけでなく、海外の人にたくさん来ていただくというわれわれの意思の表れです。

ネットワークは自社では限界があるので、パートナーと共に広げていきます。「Airline Partners」の項目では、共同事業パートナーという言い方をしています。共同事業パートナーとは次のようなものです。それぞれの飛行機が飛んで、いったんお互いの売上げをプールします。われわれもアメリカン航空の席を売るし、アメリカン航空は日本航空の便をアメリカで売ります。このように売上げをいったんプールしてから案分するわけです。こうして共同事業パートナーを増やしていきます。

さらにコードシェアの拡大。コードシェアとは他社の運航便に当社のコードを振って売る形態のことです。コードシェアが進化したのが共同事業パートナーというイメージですが、この二つの手法でパートナーを広げていこうと考えています。

最近、新規路線として羽田＝マニラを2019年2月1日から、3月31日からは成田＝シアトルを就航させることを発表しました。コードシェアは、プリティッシュ・エアウェイズの運航で関空＝ロンドンを2019年3月31日から就航させます。アジアと北米を結ぶ路線を開設し、コードシェアで関空＝ロンドンという新しい路線を開設します。

共同事業パートナーに関しては、ハワイアン航空および中国の東方航空と共同事業に向けて現在申請を進めているところです。ガルーダ・インドネシア航空も同様に、共同事業を前提に包括提携を結ばせていた

いています。ベトジェットエアというベトナムの航空会社とアラスカ航空とはコードシェアを結びます。このように共同事業やコードシェアでネットワーク拡大を図ります。

2017年度比で、2020年の自社の供給は122%に拡大したいと考えています。しっかり提携関係を拡大して500都市への乗り入れを目指します。

このように、「海外から日本に呼ぶ」インバウンド戦略については、パートナー連携を図りながら、自社の供給も広げながら、より海外の方々に来てもらえるような仕組みをつくるのが骨子となります。

■中期経営計画 ～国内路線事業のアクション～

次に、当社の事業の中でも、海外から来た方々を大都市圏からどうやって地域へ送っていくかという取り組みについて紹介します。

国内路線事業のアクションとして、大きな三つの柱を構えています。まず一つ目が「新機材の導入」。グループ全体で機材の更新を行っており、鹿児島を中心とした日本エアコミューター（JAC）、沖縄を中心に飛ぶ日本トランスオーシャン航空（JTA）や琉球エアコミューター（RAC）、北海道を飛んでいる北海道エア

中期経営計画 ～海外→日本へ～



	新規路線	提携
ネットワーク増強・需要喚起	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 羽田＝マニラ線 開設 (2019.2.1～) <li style="text-align: center;"> ✓ 成田＝シアトル線 開設 (2019.3.31～) <li style="text-align: center;"> コードシェア便(BA運航) ✓ 関空＝ロンドン線 開始 (2019.3.31～) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ハワイアン航空 <ul style="list-style-type: none"> ・共同事業開始に向け、独禁法適用除外を申請 (2018.6) <li style="text-align: right;"> ✓ 中国東方航空 <ul style="list-style-type: none"> ・共同事業開始に向け、独禁法適用除外を申請 (2018.10) <li style="text-align: right;"> ✓ ガルーダ・インドネシア航空 <ul style="list-style-type: none"> ・将来的な共同事業の検討も含めた包括提携に合意 (2018.9) ・コードシェアを開始 (2018.10) <li style="text-align: right;"> ✓ ベトジェットエア <ul style="list-style-type: none"> ・コードシェアを開始 (2018.10) <li style="text-align: right;"> ✓ アラスカ航空 <ul style="list-style-type: none"> ・2019年3月に予定するシアトル就航と同時に北米50都市超へコードシェア便を拡大 <li style="text-align: right;">

7

システム(HAC)などの機材も更新しています。

本体である当社は、エアバスのA350-900という新機材を導入予定で、今後も機材更新を進めます。大阪は主にEmbraer190という機材をすでに就航させていますが、こうして機材を刷新し、よいプロダクトでお客様を迎えようと考えています。

二つ目が「一歩先に行く商品サービスの提供」。象徴的なのは昨年(2017年)の機内Wi-Fiの無料化です。私は機内Wi-Fiの無料化を2009年頃から考えていました。

なぜ我々がそれほどやりたいと思ったのか。電車内で新聞や雑誌を読んでいた方々がスマホを持ち始めて、絶対に飛行機の中でもこんな時代が来ると思ったからです。また、前々から言われていたことですが、高速移動する飛行機はシートベルトをして座っていなければなりません。そうすると、縛り付けられているような感じがして、本を読むか寝るかしかない。それは日本の経済にとって無駄な時間なのではないかと考えていました。

ここでもインターネットが使えたら、大きな価値をつくれるのではないかと、日本経済に価値を提供できるのではないかと考えたのです。

そして2014年に、最初は有料でスタートし、去年、費用のカットが実現して無料化がス

タートしました。お客様のニーズに応えながら、一歩先に行く商品を考えていきたいと思っています。

三つ目が「訪日需要を含む交流人口の拡大」。地域の送客を通じて地域活性化に貢献します。今日は特にこの取り組みについて詳しく紹介いたします。

■訪日外国人の地域送客に向けて

なぜ我々が需要の開拓をこの時点で考えていかなければならないのでしょうか。今、ロードファクターは、国内線でも7～11月の間で80%を超えています。

国内線は複数便あって、お客様の乗らない時間帯もあるので、我々の昔の常識からすると、80%を超えるなどということは考えられませんでした。今は80%を超える時代になりました。

それだけ乗っているのになぜこんな取り組みが必要なのかというと、先を見たとき人口が減っていくからです。2015年と比較して、2030年には人口が6%減少する見通しです。15～64歳の生産年齢人口、つまり飛行機を利用する人の割合で考えると12%減少します。しかしこれは全国平均であり、首都圏はほとんど減少しないので、地方都市では20%ほど減

るところも出てきます。我々としてはこの点に課題を感じています。

一方で訪日外国人は、政府が2030年に4,000万人と発表しましたが、どんどん増えています。これらのことから、国内線を取り巻く環境をしっかり結びつけることが、我々の中期の事業戦略の中でも大き

中期経営計画 ～国内路線事業のアクション～

国内 ネットワーク & 商品・サービス

「価値の高いサービス」と「新たな航空需要の創造」を通じて、
安定的な成長を実現します

新しい機材で
お客さまをお迎えます

新機材の導入

- 幹線に国内線初の最新機材エアバスA350-900を導入(2019年度予定)
- 地方路線に新機材Embraer190/ATRを導入し機内快適性を向上

便利で快適な
移動空間を提供します

一歩先に行く商品サービスの提供

- 機内Wi-Fiなど、一歩先に行く新しい機内環境を実現
- ダイヤモンドプレミアラウンジの5空港展開や、サクララウンジをリニューアル
- 高品質な設備に加え、お客さまに寄り添うサービスで、ご満足いただける移動空間をご提供

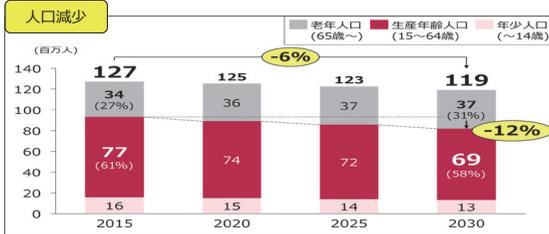
地域への送客を通じて
地域活性化に貢献します

訪日需要を含む交流人口の拡大

- 訪日のお客さまにご利用いただきやすい運賃の提供。WEBページの機能充実により、地域への航空需要を創出
- 離島や地域において、お客さまに寄り添ったネットワークを運営

2017-2020年度JALグループ中期経営計画 10

国内線を取り巻く環境



な役割を果たすと当社は考え、需要拡大のテーマに取り組んでいます。

今まで外国人は、主に東京～大阪のゴールデンルートといわれる所を回っていました。しかし右のグラフでは、それ以外の地方都市が徐々に伸びています。

初め来たときはゴールデンルートを回ったのですが、次回はもっと違う地域に行きたいというニーズが出てきて、次第に増え続けています。伸び率も三大都市圏を上回って推移している傾向があります。

2017年訪日外国人地域別内訳を見ると、75%がアジアから、欧米豪からが1割強です。東南アジア、インドが10%、その他が4%。確かに街を見ても、特に週末はアジアの方々が多いと感じます。

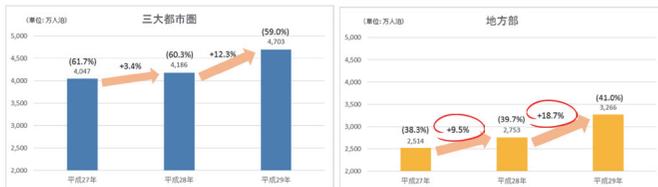
これらの方々が多ければ日本に滞在しているか。全体では7～13日が28%、4～6日が約50%、3日以内が11%というのが平均です。アジアだけを見ると全体の平均に近い値ですが、イギリス人は7日以上が約7割います。オーストラリア人とこれが8割以上。やはり遠方から来る人は1～2週間のスパンで日本に滞在するケースが多いようです。

そこで、この滞在の間にどうやって日本の各地に回ってもらうかをしっかり考える必要があります。アジア、欧米とターゲットを分けながら考えるべきだと思います。

訪日外国人の地域送客に向けて

都市部の宿泊施設の容量制約や訪日外国人のリピーター増加により、訪日外国人需要はこれまでの東京-大阪のゴールデンルートなどから、徐々に地方にシフトしている。

<外国人延べ宿泊数の三大都市圏、地方部比較>

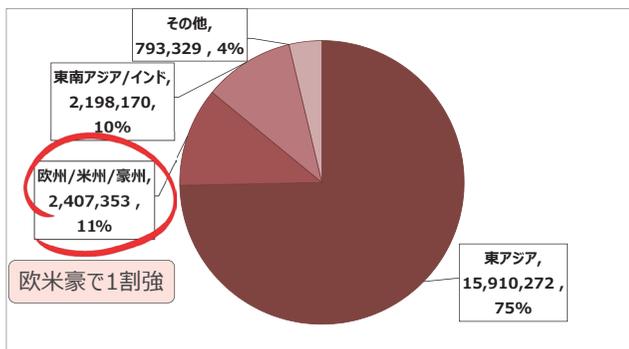


地方の宿泊数の伸び率は三大都市圏を上回っている

出典: 観光庁 観光統計

訪日外国人の地域送客に向けて

<2017年 訪日外国人地域別内訳>



©日本政府観光局 (JNTO)

■訪日外国人の地域送客に向けた取り組み

当社は訪日外国人の各地への送客に向け、バリューチェーンを繋ぐ「プラットフォーム」となることを目指しています。まず「①観光資源の掘り起こし」とありますが、まず外国人の方々に地方に行ってもらう理由をつくる必要があります。理由がなければ誰も地方へは行ってくれません。そのために我々は他業種や地元自治体の方々と共に“理由づくり”を行っています。

次に「②プロモーション」。地方へ行く理由ができれば、今度はそれを海外へプロモーションします。当社自身、あるいは他企業と共に行います。プロモーションした後は、「③お客様の移動」。海外から日本の地域までお連れする役割も担います。

そして「④現地での受入体制」。我々の活躍する場はあまりないのですが、いろいろと必要なものをマッチングさせたりアドバイス・提案したりして他業種の方々と取り組んでいます。

このようにバリューチェーンを繋ぐことで新しい価値を創造します。

なぜ我々がこんなことを考えたのかといえますと、地方に外国人を送客しようと取り組むなかで、いろいろなケースを見てきたのですが、みんなぶつ切りなのです。

やはり何のために行くのかという目的をつくる必要がある。よいものがあるのにそれをプロモーションしていない所も

あり、横軸がなかなかうまく繋がっていない、こうした部分が見えてきました。そこで、我々がその横軸を通す役割を担おうと、このような取り組みを進めることになったのです。

これによって地域に行く人が増えれば、当社の中期ビジネス、地域の方々、そして日本の課題を解決できると考えました。以下に①

～④の取り組みの具体例を示しました。

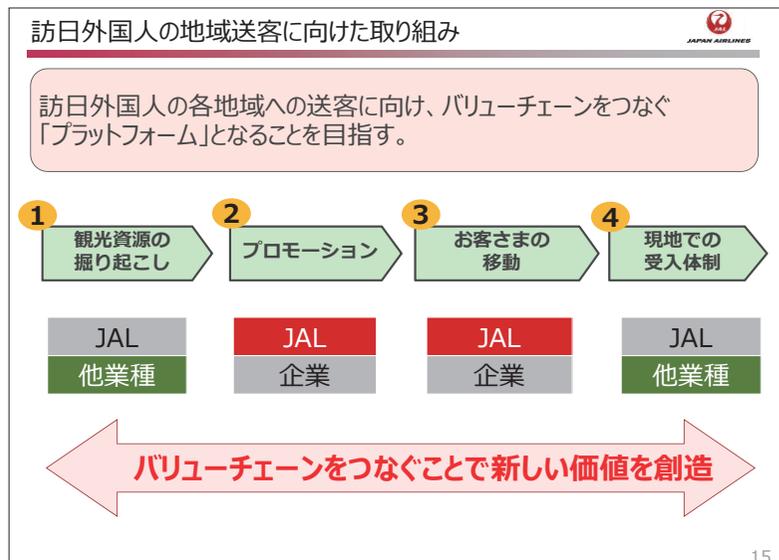
①観光資源の掘り起こし

「農泊の推進」として、酪農体験や集落古民家での宿泊など、体験型の宿泊を提供しています。ユニークな民泊を実施している百戦錬磨という会社に当社が出資し、共に行っています。地域における農業体験や、古き良き日本の体験といったことを素材に来てもらう取り組みです。

また「スポーツ・ツーリズム」として、SBCON（エスピーコン）という輪行箱（自転車を入れる箱）を紹介しています。実は今日本で、ツーリングで地方へ行く人が非常に多く、海外の人も増えています。彼らが最も悩むのが自転車の輸送なのです。

自転車は1台200万円するものもあります。飛行機に積むには解体する必要があり、時間がかかります。輪行箱を使うと前輪を外すだけで5分で収納できて運べる状態になります。こうすることでも地方に行きやすい理由がつけられます。この先にはキャンプなどさまざまなスポーツ・ツーリズムを手がけている会社があり、その方々と一緒に進めています。

最近では奄美大島で、奄美イノベーションという民泊の会社と組んで民泊を始めています。奄美大島には最近非常にスポットが当たっています。当社が奄美大島に就航してからかなり経つのですが、もともとは生活路線で、この数十年



間ずっとその形でした。観光の要素はあまりなかったのです。沖縄の離島については早くから観光に取り組んでいたものの、奄美はなかなか取り組まれていませんでした。しかし4、5年前からサポートを始め、今は奄美の自然のよさを生かしながら、人に来てもらうための取り組みを行っています。

先日、ミシュランの観光ガイドで星がいくつか付いていました。ミシュランで星が付くということは海外で日本の観光地として認められた、サティフィケーションをもらったことになります。今後海外からお客様が来られると思います。

もう一つの例が防災ツーリズムです。災害のあった地域を訪れるツアーで、近畿日本ツー

リスト東北支店や JTB と提携して海外向けパンフレットや旅行商品をつくっています。

東北の支援については、当時震災が起こって2年後くらいでしたが、お手伝いをしたいと思い、「何ができることがありますか」とお尋ねしたことがあります。東北の震災を観光の売り物にすることに対し、「そんなことをしてよいのだろうか」と非常に抵抗がありました。しかし、こちらが「どのようなことができるか」とうかがったとき、ずばりこの話をされたのです。

「ぜひ多くの方に来てもらい、東北で起こったことを見てほしい。それを皆さんの次の防災に役立ててほしい。もちろんお買い物もたくさんして帰ってほしい」と強く言われました。こ

のようなことがきっかけとなって防災ツーリズムを提案し、地方に行く理由づくりの一つとして取り組むようになりました。

②プロモーション

行った人がロコミでつくるサイト「TripAdvisor」と当社が提携を結び、当社が特にプロモーションしたいところにスポットを当ててロコミしてもらっています。「SKYWARD」という機内誌でプロモーションしたい地域を取り上げるなどもしています。

2019年1月号では伊丹空港周辺の特集を組み、川西市、伊丹市、豊中市などを紹介しています。こうして地域のよさをアピールするためのお手伝いをしています。

「SKYWARD」は意外とよく読まれています。安倍首相のご地元の・山口県長門市に、海岸沿いに赤い鳥居がずらりと並んだ元乃隅稲成神社という神社があります。そこを同誌に載せたことがあるのですが、それを見たCNNの記者が世界にこの

訪日外国人の地域送客に向けた取り組み

1 観光資源の掘り起こし
他業種との協働により、観光振興・需要創出を実現する

農泊の推進

集落古民家

酪農体験

スポーツ・ツーリズム

SBCON Smart Bicycle Container

S-Works.asia

百戦錬磨との協業により、地域ならではの体験型宿泊の提供を行い、地域を訪問する理由を創る。

自転車の分解を最小限に、かつ安全に輸送できる「SBCON(エスピーコン)」を、せとうち観光推進機構およびS-WORKSと共同で開発。

16

訪日外国人の地域送客に向けた取り組み

1 観光資源の掘り起こし

<例：防災ツーリズムへの取り組み>

東北大学と連携し「防災学習ツーリズム」の開発に向け取り組みを行い、その後近畿日本ツーリスト東北やJTBとの提携により、海外発の防災ツーリズム旅行商品の造成・発売を実施。

TOHOKU JAPAN TOURS

18

社のごことを発信したのです。するとそこから人がどっと押し寄せるようになりました。

当社の海外向けページ内に、「Explore Japan」という海外向けプロモーションサイトがあり、ここで日本の地域のよさをアピールしています。いろいろな体験や宿泊施設を、我々がスポットを当てたい所を中心に紹介しています。

③お客様の移動

外国人向けのチケット「JAL Japan Explorer Pass」をつくっています。全ての外国人が使用可能で、日本でも海外でも購入できます。海外から来るときは日本航空だけでなく、外国航空会社やLCCなども可能で、JALグループの国内線を外国人旅客向けに利便性の高い運賃に設定しています。

ベースは1区間10,800円です。ただしプロモーションの関係で特に行ってもらいたい所は、例えば東北は5,400円、道内は短いもので5,400円、沖縄離島なら7,560円といった値段設定をしています。つい最近北海道で地震があったため、海外の方々から北海道を敬遠しがちでした。そのため我々はすぐ北海道発着路線を全て7,500円に設定しました。

出発の72時間前までWEB限定で購入可能で、パスポートナンバーを入れるだけで非常に簡単です。このような形で、海外の方々に日本で移動しやすい環境を提供しています。

また、「Seeing Japan through a train window」という名前で鉄道プロモーションサイトとリンクしています。海外の人から見ると日本は鉄道網が多く、旅をプランニングするときに探しにくいという声がありました。

そこで日本航空の海外向けサイトに、各地域のJR路線、私鉄路線の外国人用情報のリンクを貼りました。JALのサイトから東京や大阪を見ると、各JRや私鉄の海外向け情報が全て見られるようになっていました。従って、自分

たちが行きたい地域を、飛行機と鉄道のセットで見られるつくりになっているのです。もちろんJRや各私鉄には許可を取って載せています。

JR東日本のリンク例で紹介します。当社サイトから「東京」をクリックし、さらにJR東日本をクリックすると同社の「JR EAST PASS」の外国人向けページが出てきます。右は青森の弘前にある鉄道のリンクです。このように日本全国を網羅してリンクしています。

われわれとしては来た方に、飛行機でもいいし鉄道でもいいし、とにかくどんどん地方に行ってほしいと考えてこのようなサイトを準備しています。

④現地での受け入れ体制

成功事例として一つのモデルケースを紹介します。有名な城崎温泉がある兵庫県豊岡市では1950年代から、官民一体となってコウノトリ保護・野生復帰活動に取り組んできました。「コウノトリと共に生きる」というストーリーが海外で高い評価を受けたのです。この評価が始まる7、8年前に「一緒にプロモーションをしたい」とご提案いただき、やってまいりました。

そのときに、「どうやってここを海外に打ち出そうか」と考えました。城崎温泉はよい温泉で、但馬牛も美味しいし冬にはカニもあり、いろいろな物が揃っていると思いました。まずは関西だけでなく、東京から乗り継ぎで行っても

訪日外国人の地域送客に向けた取り組み

3 お客さまの移動

訪日外国人向けに利便性の高い運賃を設定し、地方へ訪問しやすい仕組みを提供する。

「JAL Japan Explorer Pass」



対象	✓ 全ての訪日外国人旅客（来日・離日は外航・LCC等も可）
価格	✓ JALグループ国内線を1区間10,800円*で購入可
期限	✓ 出発の72時間前まで購入可能
購入場所	✓ WEB限定

*道内路線、東北発着：5,400円
沖縄離島：7,560円

らおうと思ひ、東京でプロモーションを行いました。

東京でのプロモーションのとき、ミシュランの観光ガイドに少し話をすると、興味を持ってもらえました。そしてミシュランの調査員が実

際に現地に調査に行ったのですが、豊岡を見て「ここには地球の最終形がある」と言いました。人間界と動物界が共生しているのは、世界の最終的なあり方だそうです。これがヨーロッパ人に大変受けたのです。

ぜひその様子を見に行きたいと、たくさんの方々が豊岡に来ることになりました。豊岡だけが目的というよりは、おそらく京都、奈良、大阪など魅力ある地点にプラスαしたという側面が強かったと思います。写真を見ると、田んぼに当たり前のようにコウノトリがいて、その横を小学生が通学しています。この風景が欧米人にとっては新鮮だったのです。

現在は城崎温泉の宿泊客の約4割が外国人です。それくらい外国人に認知されています。

城崎温泉はミシュラン・グリーンガイド・ジャポンで二つ星を獲得しています。私がお手伝いした当時、2011年は900人だった外国人宿泊客は、2016年に約4万人になり、2017年には約5万3,000人になりました。インバウンドの施策では非常にうまくいった地域だと思います。

現地の方々も、ものすごく熱く自分たちの地域のよさをアピールされていることもあり、そういった点と我々のプロモーションがうまく繋がり、横軸が通った好例といえるでしょう。

こうして、地方へ行く理由をつくり、それをうまくプロモーションし、お客様が移動しやすい仕組みをつくらせて受け入れ体制を整えることで横軸を通し、バリューチェーンをつくっていくわけです。

最近、日本航空という名前の使い方とはこういうことなのではないかと思うようになりました。地域の方々といろいろな活動を行っている、「日本航空さんが入ってくれるとすごく安

訪日外国人の地域送客に向けた取り組み

3 お客さまの移動

「JAL海外サイト内鉄道プロモーションサイト」

22

訪日外国人の地域送客に向けた取り組み

3 お客さまの移動

「JAL海外サイト内鉄道プロモーションサイト」 (リンク例)

東日本旅客鉄道株式会社

弘南鉄道株式会社

23

訪日外国人の地域送客に向けた取り組み

地域送客のモデルケース 兵庫県 豊岡市

- 1950年代より官民一体となったコウノトリ保護・野生復帰活動に取り組む中、理念として掲げられた「コウノトリと共に生きる(人と鳥の共生)」というストーリーが海外を中心に高い評価を得る。
- 増加する外国人観光客に対応するために「多言語対応」をはじめとしたインフラ整備を行政が中心となり積極的に強化。
- 「コウノトリ」や同市の他の観光資源の魅力を磨き上げ、JALと共同でインバウンド向けのプロモーションを展開。

24

心する」とよく言われ、プロジェクトがスムーズに進みます。海外でも、JALという名前をプロモーションで使うと、ある程度響いて認めてもらえます。

ということは、日本航空という名前は、日本の地域と海外を繋ぐためにうまく皆さんに使ってもらえばよいと考えています。当社のプラットフォームを使いながら地域と世界を繋ぐことをうまくやっていただくとよいのではないかと、最近特に感じています。

以上、国内線の取り組みとして、首都圏から地方へ人を送ることについて述べました。

■関西での取り組み（関西空港）

関西での取り組みについて紹介します。関西からヨーロッパへのネットワークがさらに充実します。先ほども触れた通り、プリティッシュ・エアウェイズとのコードシェアで関空＝ロンドン線が就航します。

自分たちのリソースには限りがあるので、「ぜひ来てほしい」といろいろなエアラインにお願いをしています。その代わりに我々はコードシェアを張ったり共同事業を行ったりして、一緒に売ったりプロモーションしたりします、と声かけをしています。そんななかプリティッシュ・エアウェイズが関西の路線を今回引いてくれました。当社にとって非常にうれしい話です。

さらに、フィンエアーが、1週間7便だったのを10便まで増便してくれることになりました。これでヨーロッパの乗り継ぎがしやすくなります。プリティッシュ・エアウェイズが反応してくるということは、関西の認知度が徐々に世界に広がっている証拠だと私は思います。

■伊丹空港 ～新機材の導入～

次に伊丹空港について。これらはJALの機材ですが、今後伊丹の路線に入れる予定のものに丸を付けています。

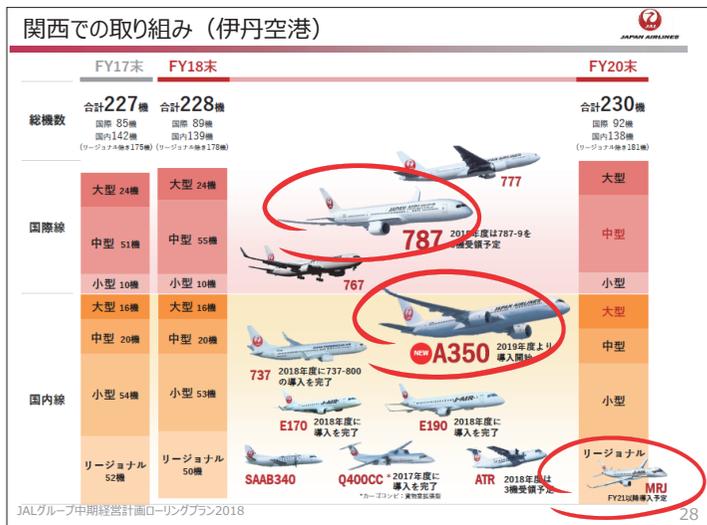
787は国際線のところに入っ

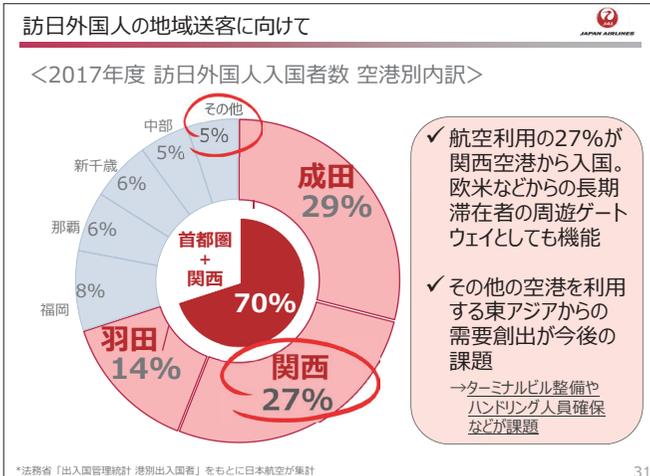
ていますが、国内線でも飛んでいます。この787は2019年10月頃に就航させます。エアバスのA350は新しい飛行機で、2019年9月から就航させます。右下のリージョナルジェットMRJは、今のエンブラエルから置き換えていく予定です。

全部に共通していることは、超低騒音機であることです。伊丹空港は騒音問題を抱えています。2019年下期から羽田＝伊丹線に787-8が就航しますが、これまで地域の方々に多大なご迷惑をかけてきたので、このような低騒音機をしっかりと導入して、今までのいろいろな経緯も含めて当社の姿勢を見せたいと考えています。

先日退任されましたが、川西市長の大塩さんからこのようなことを言われたことがあります。「日本航空さんのお客様は、乗っている方だけではありませんよね」。つまり地域の方々もお客様として考えてください、ということです。確かにそうだと思います。空港のある地域は、一緒になって空港があることを喜んでいただかねばならないし、一緒に活性化していかねばなりません。

従って当社としては、低騒音機を入れて地域の方々のために役立っていきたく考えました。「SKYWARD」についても触れましたが、伊丹周辺のいろいろなプロモーションのお手伝いをしながら、地域の方々と一緒に手を組んで空港の利用促進に努めたいと考えています。





と思っています。

そしてLCCのさらなる拡大というニーズも可能性としては十分にあります。関西にスポットが当たれば海外からもLCCが入ってきます。需要が増えれば国内の路線拡大もあり得ます。

関西3空港は第2のゲートウェイとして大きな役割を果たすだろうと考えられます。12月24日には関西3空港懇談会が始まるということで、非常に期待しています。早くこの問題を整理して、我々も一緒にやって

いきたいと思っています。航空業界、JR、私鉄を含め、3空港で関西に人を集め、そこから地方へ人を送っていく仕組みを早くつくってオリンピックや万博に備えたいと考えています。

当グループは、インバウンド需要の拡大に向けて、海外から日本へ、大都市圏から地域への流動を支援し、「世界と日本の地域を結ぶ懸け橋」となり、社会へ貢献していきたいと考えます。今日は中期の日本航空の戦略からインバウンドの部分抜き出してお話しさせていただきました。今日話を聞いて、「日本航空はこんなことを考えているのか。我々も一緒にやってみよう」と考えていただけたら嬉しく思います。以上で私の話は終わります。ご清聴ありがとうございました。

■訪日外国人の地域送客に向けて

オリンピック、万博など大きなイベントが続くので、インバウンドも大きく伸びて6,000万人を越すのではないかとわれています。

外国人が利用している空港の内訳ですが、成田29%、関西27%、羽田14%となっており、関西の割合が非常に高いことが分かります。今後羽田が拡張する話もありますが、インバウンドの入口として関西は大きな役割を持っていることを我々は再認識しています。プリティッシュ・エアウェイズとの件もそうですが、関西が浸透してきているといえるでしょう。

関西には伊丹、神戸、関西という三つの空港があります。いろいろな経緯を経てこの3空港が残ってきたわけですが、今、この先の将来のことを考えてみると、非常に大きな武器になります。3空港をしっかり活用していくことが、日本の二つ目の大きなゲートウェイとしての役割を果たせるのではないかと考えています。

3空港には様々なニーズがあります。関西から日本各地へ行くニーズ、訪日外国人のゲートウェイとしてのニーズ、ビジネスジェットのニーズなどです。富裕層はけっこうビジネスジェットで日本に来ているので、そういう方々の受け皿にもな

関西3空港の活用

関西・日本のゲートウェイである関西空港を拠点に関西3空港の機能を最大限に活用し、日本の成長戦略の柱、地方創生への切り札である「観光」を推進

KOBE ITAMI KIX

関西から日本各地への送客
 ビジネスジェット拠点
 訪日外国人ゲートウェイ
 LCCなどのさらなる運航規模拡大



関空、急成長にまばゆさ 真の国際空港に脱皮

産経新聞大阪本社 経済部 内山 智彦

あの当時、誰が予想できただろう。総旅客数は4年連続過去最高、3月に発表された国際線夏ダイヤは開港以来過去最高。今や関西国際空港にまつわる話題に、「過去最高」の言葉を付けるのは当たり前になった。昨秋からの大阪経済部勤務。現在の関空に時代の変化を強く感じる。担当記者として取材していたのは、2期島オープン（2007年）のころ。国内初の完全24時間空港となったが、低迷する航空需要、改善しない巨額債務に、関空に注がれる視線は冷たかった。当時の記事を繰ってみると、現在の変貌ぶりに驚くばかりだ。

■「壮大な無駄」から関西の切り札に

「成田空港と同じ方向を目指しても人口の背後圏の大きさが違う。関空は独自性のある空港を目指す」。2期島のオープンを抑えた2007年6月、オープン後の整備計画見直し案を発表した関西国際空港会社の村山敦社長（いずれも当時）は強調した。

1997年に策定した整備計画を大きく修正。貨物地区の面積を大幅に拡大する一方、1期島と同規模を想定していた旅客ターミナルを縮小するなど、旅客地区の計画は大幅に縮小した。当時は「貨物に力を入れるのが関空の生きる道」と位置付けていたのだ。国際定期便のうち25%が貨物便。完全24時間化により、さらに貨物を呼び込む狙いだった。

裏返せば、旅客需要は低迷していた。米同時テロなどで落ち込んだ旅客数は戻らず、その後の景気低迷や原油高による路線の撤退なども追い打ちをかける。2期島の旅客ターミナルは政府予算の概算要求から漏れ続けた。国土交通省も「関空で需要があるのは貨物。旅客需要は横

ばいで力強さが無い。旅客ターミナルは1期島で間に合っている」と冷ややかだった。

当時の記者側の関心事は「年間の発着回数13万回程度は達成できるのか」。2期島の供用に関し、達成することが財務省と国交省で取り決めた「約束」だったからだ。13万回程度の「程度」をめぐる、国交省の予測だった「12万9千回が相当する」「12万6千～7千回でもOKなはずだ」などとさまざまな解釈が浮上。

「ヘリコプターも発着回数にカウントしないと目標に届かない」などと、毎月発表される発着回数の数字から達成可能かどうかを占う記事など、今からみればなぜこれほど過熱したのかと思ってしまう話題が掲載されたと記憶している。

ただ、関空会社は必死だった。2期島での今後の施設整備は、発着回数などを含む需要次第とされていたからだ。「石にかじりついても目標を達成する」。関空首脳は悲壮感も漂わせていた。

オープン時、2期島は広大な「原野」だった。必要最低限の施設しか整備されておらず、旅客ターミナルはもちろんない。オープン直前は、数百万匹といわれたバツアの駆除が紙面で話題になった。島の中央を貫く4千メートルの堂々たる滑走路が、逆にさびしさを際立たせた。

2期島の滑走路は主に着陸用として活用されたが、約4キロ離れた1期島のターミナルまで地上走行を余儀なくされる航空会社側からは「燃料費がかさむ」と不満の声もあがった。一時、2期島の着陸利用は低迷。関空会社は、実現しない2期島ターミナルの建設に危機感を募らせた。

需要の低迷以外にも、関空建設後に残った1兆円超の有利子負債も、関空の記事では話題であり続けた。

金利負担だけで年200億円。当時の売上高

の2割に相当した。「売り上げの2割が借金返済にまわるなんて、私なら経営を投げ出したい」。航空会社の社長が、冗談とも本気ともつかない表情で述べたことが印象に残っている。2期島オープン後、関空担当を離れたが、関空の「冬の時代」はしばらく続いた。

その後、訪日外国人客（インバウンド）の増加などを背景としたLCC（格安航空会社）の就航増で潮目が変わる。当時13万回の達成に息を切らしていた発着回数は、今や19万回近く。外国人旅客数は1,500万人と、この10年あまりで約5倍になった。これらを支えたのは2期島であることは間違いない。かつて「壮大な無駄」と財務省関係者に言わしめた2期島が、果たした役割は大きい。

■災害で「現場力」、航空需要の力強さ変わらず

需要低迷という難題を解決しつつあった関空にとって、開港以来最大の危機だったろう。昨年9月の台風21号だ。水没、停電、通信のダウン、連絡橋の通行不能、とあまりに多くの事態が押し寄せた。

被災から半年たった3月、再生した関空の姿を描く企画の取りまとめを担当した。久しぶりに触れる関空の話題。未曾有の災害からの復旧に挑んだ人たちの物語を取り上げた。

従業員にも十分な情報が伝わらないなか、暑さやうだる乗客のため自主的にアメやうちわを配り、夜は空港内の床に段ボールを敷いて仮眠した航空会社の受付カウンターのスタッフ、自宅待機となっただけながら同僚とともに被災翌朝、関空に駆け付けた関西エアポートの社員、連絡橋や通信の復旧のため昼夜を分かたず作業したNEXCO西日本やNTT西日本の関係会社社員―。担当記者たちの取材で、さまざまな「秘話」が明らかになった。

「日本の高い技術力と情熱がここに集結し、想像を超える速さで復旧が進む」。関西観光本部がつくったドキュメント動画「関空、驚異の復旧の全貌」は、こううたいあげた。

早期復旧のかけで、あまり知られていなかった人間ドラマ。今回の被災で、主に関西エアポ

ートの対応が後手に回ったことは十分な検証と反省が必要だ。一方で、早期復旧に取り組んだ現場の人々の献身的な働きもしっかり記録する必要がある。そう感じさせた。

関空は、被災から3日後には国内線を再開。連絡橋の通行再開や通信回線の復旧もそれに間に合った。半減した旅客数は、翌月には回復。順風が吹き続けていた関空には試練となったが、現場で支える人たちの強さと、旅客需要の力強さが証明されたともいえるだろう。

■生きた先見性、ゲートウェイの役割続く

担当時代は足を踏み入れる機会を逸した2期島。一昨年、ふと思立って関空で行われている「わくわく関空見学プラン」に参加を申し込み、初めて2期島を訪れた。

悲願だった第2ターミナルビルが建ち、旅客でにぎわう。滑走路を臨む保安区域に入ると、巨大な機体がゆっくりと降りてきた。世界最大の総2階建て旅客機エアバスA380だ。

「関空に発着する最も大きい飛行機です。ぜひ見ていただきたくて、着陸時間に間に合うようツアーの時間を調整しました」。ガイドが笑顔をみせた。

その間にも、次々と着陸機がやってくる。2期島と1期島を結ぶ誘導路を、着陸した航空機が盛んに行き交う。かつて2期島での着陸利用が低迷したとは思えない盛況ぶりにみえた。

「関空があったからこそ、今のインバウンド増加が関西の活性化につながっている。その先見性はたたえられていい」。関空の建設に奔走した元関西経済連合会会長の故日向方斉氏を支えた財界関係者は、力を込める。

需要の低迷とともに最大の課題だった1兆円超の有利子負債問題の解決には、運営権を売却するコンセッション方式がとられた。

同方式で再スタートを切ってから3年。運営権を得た関西エアポートは今年2月、2025年までに1千億円を投資し、旅客受け入れ許容数を年1千万人増加させ4,300万人に引き上げる方針を明らかにし、攻めの姿勢を示した。関空は今後も西日本のゲートウェイとして輝き続けるか。じっくり見ていきたい。



マルチエアポート・リージョンと 地域航空ネットワーク



神戸大学大学院 海事科学研究科

松本 秀暢

(-財)関西空港調査会 航空交通研究会メンバー

1. はじめに

研究レポート No.154では関西3空港について、No.155ではアジア地域とヨーロッパ地域の主要国際空港について、航空ネットワークを空港レベルで評価した。本稿では、複数空港が立地する地域に焦点を当て、地域航空輸送の観点から、アジア地域の主要都市圏における航空ネットワークの評価と比較を行う。すなわち、本稿では、NetScan モデル^{注)}を都市圏レベルで適用することによって、アジア地域の地域航空輸送を再評価することを主な目的とする。

2. アジア地域におけるマルチエアポート・リージョン

2.1 ATA 公認のマルチエアポート・リージョン

表1は、アジア地域における国際航空運送協会 (International Air Transport Association : IATA) 公認のマルチエアポート・リージョン (複数空港地域) を示したものである。ここで、同一都市や同一地域において、1つの空港とみなされる複数空港をマルチエアポートという。

我が国においては、東京、大阪、および名古屋の3都市圏が指定されているが、これら以外にも、航空会社の裁量で取り扱われるマルチエアポートとして、札幌地区の空港 (新千歳、札幌飛行場 (丘珠))、福岡地区の空港 (福岡、北九州、佐賀)、および広島地区の空港 (広島、岩国飛行場 (岩国)) があり、以前は、北陸地区の空港 (富山、小松飛行場、能登) も存在した。

表1 IATA公認のマルチエアポート

No.	都市	都市 コード	空港	空港 コード	空港	空港 コード	空港	空港 コード
1	東京	TYO	成田国際空港	NRT	東京国際空港 (羽田)	HND		
2	大阪	OSA	関西国際空港	KIX	大阪国際空港 (伊丹)	ITM	神戸空港	UKB
3	名古屋	NGO	中部国際空港	NGO	名古屋飛行場 (小牧)	NKM		
4	ソウル	SEL	仁川国際空港	ICN	金浦国際空港	GMP		
5	北京	BJS	北京首都国際空港	PEK	北京南苑空港	NAY		
6	上海	SHA	上海浦東国際空港	PVG	上海虹橋国際空港	SHA		
7	台北	TPE	台湾桃園国際空港	TPE	台北松山空港	TSA		
8	バンコク	BKK	スワンナブーム国際空港	BKK	ドンムアン空港	DMK		
9	シンガポール	SIN	シンガポール・チャンギ国際空港	SIN	セレーター空港	XSP		
10	ジャカルタ	JKT	スカラノ・ハッタ国際空港	CGK	ハリム・ペルダナクスマ国際空港	HLP		

出所) IATA (2015) より、筆者作成。

* 本稿は、一般財団法人関西空港調査会「2018年度調査研究助成事業」の下で遂行した研究成果の一部である。ここに記して、心より感謝の意を表します。

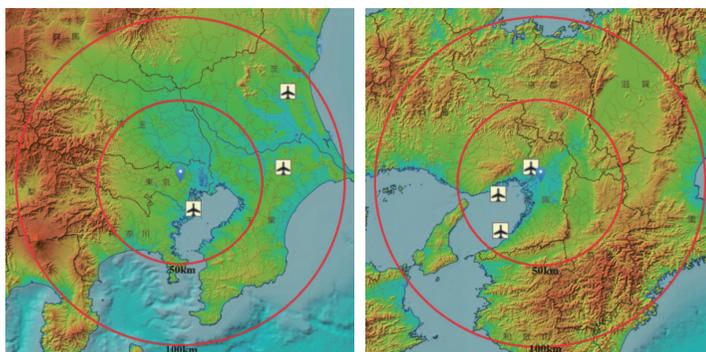
注) 同モデルの詳細については、同研究レポート No.154 (KANSAI 空港レビュー No.479) を参照されたい。

2.2 複数空港の立地状況

図1は、我が国におけるIATA公認のマルチエアポート・リージョン（東京、大阪、名古屋）と札幌について、それら地域における複数空港の立地状況を示したものである。ただし、東京については、参考のために、茨城空港の立地も記載している。同図からは、東京の成田と茨城を除いて、全ての空港が市中心部から50キロ圏内に立地し、特に、大阪に関しては、3空港（関西、伊丹、神戸）が近接していることが分かる。

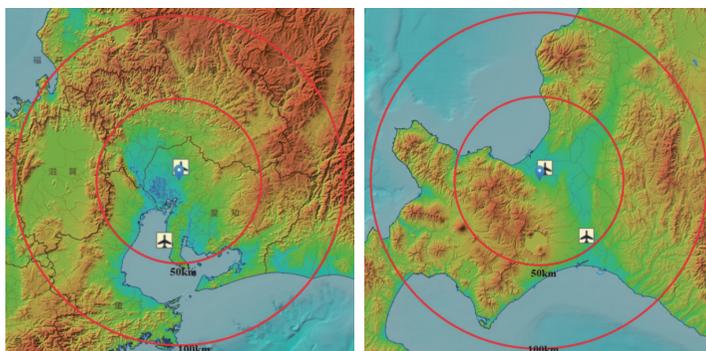
次に、図2は、アジア地域の代表的なマルチエアポート・リージョンであるソウル、上海、台北、およびバンコクを取り上げ、それらの複数空港立地状況を示したものであるが、我が国のマルチエアポート・リージョン以上に、空港が市中心部に近接して立地していることが観察されるだろう。

以下では、複数空港が存在する地域については、各空港の航空ネットワークを合計することによって、マルチエアポート・リージョンとしての航空ネットワークの評価を行う。具体的には、東京は成田と羽田、大阪は関西、伊丹、および神戸、名古屋は中部と小牧、そして札幌は新千歳と丘珠の合計であり、アジア地域のマルチエアポート・リージョンについては、ソウル（仁川、金浦）、北京（北京首都、北京南苑）、上海（上海浦東、上海虹橋）、台北（台湾桃園、台北松山）、バンコク（スワンナプーム、ドンムアン）、クア



(1) 東京

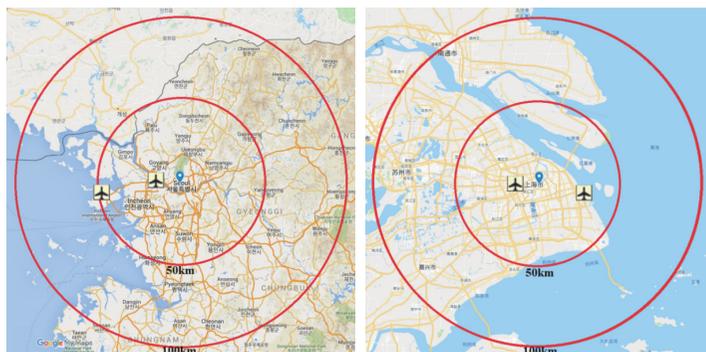
(2) 大阪



(3) 名古屋

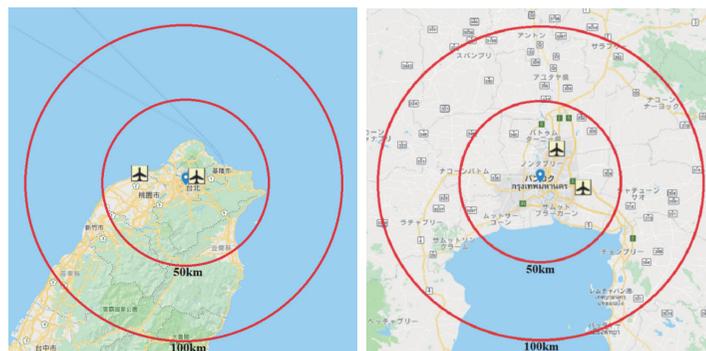
(4) 札幌

図1 日本におけるマルチエアポート・リージョン



(1) ソウル

(2) 上海



(3) 台北

(4) バンコク

図2 アジア地域における代表的なマルチエアポート・リージョン

ラルンプール（クアラルンプール、スルタン・アブドゥル・アジズ・シャー）、シンガポール（シンガポール・チャンギ、セレーター）、そしてジャカルタ（スカルノ・ハッタ、ハリム・ペルダナクスマ）が該当する。

3. アジア地域における地域航空ネットワーク

3.1 航空ネットワークの比較

図3は、2017年9月 第3週における分析対象19都市圏のダイレクト・コネクション（直行便）、インダイレクト・コネクション（経由便）、およびハブ・コネクション（接続便）の大きさ（CNU）を示したものである。例えば、大阪（関西、伊丹、神戸）とホノルル（ダニエル・K・イノウエ国際空港）を結ぶ航空ネットワークを事例に取り上げると、関西からホノルルに向かう日本航空の直行便は「ダイレクト・コネクション」、関西から羽田を経由して（乗り換えて）ホノルルに向かう全日空便は「インダイレクト・コネクション」、そしてクアラルンプールから関西を経由して（=以遠権フライト）ホノルルに向かうエアアジア X 便は「ハブ・コネクション」に分類される。また、ここでは参考のために、福岡、那覇、そして釜山と高雄についても取り上げた。

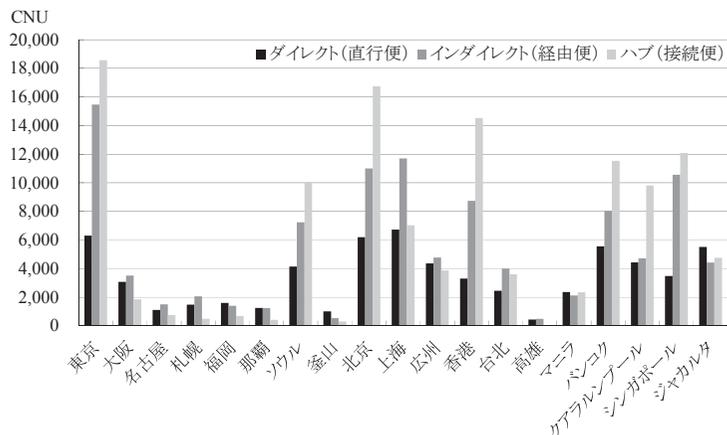


図3 日本とアジアの主要都市圏における航空ネットワークの比較

注) 2017年9月第3週のOAGフライト情報に基づく。

同図からは、まず、アジア地域では、東京都市圏の航空ネットワークが最も大きいことが観察される。これは、空港レベルでみた場合とは、異なる分析結果である。すなわち、ダイレクト・コネクションは、上海 (6,723 CNU)、東京 (6,309 CNU)、および北京 (6,198 CNU) が、インダイレクト・コネクションについては、東京 (15,460 CNU)、上海 (11,705 CNU)、北京 (11,000 CNU)、およびシンガポール (10,561 CNU) が、そしてハブ・コネクションに関しては、東京 (18,571 CNU)、北京 (16,750 CNU)、香港 (14,520 CNU)、シンガポール (12,077 CNU)、バンコク (11,539 CNU)、およびソウル (10,052 CNU) が、絶対的に大きいことが分かる。

同図からは、まず、アジア地域では、東京都市圏の航空ネットワークが最も大きいことが観察される。これは、空港レベルでみた場合とは、異なる分析結果である。すなわち、ダイレクト・コネクションは、上海 (6,723 CNU)、東京 (6,309 CNU)、および北京 (6,198 CNU) が、インダイレクト・コネクションについては、東京 (15,460 CNU)、上海 (11,705 CNU)、北京 (11,000 CNU)、およびシンガポール (10,561 CNU) が、そしてハブ・コネクションに関しては、東京 (18,571 CNU)、北京 (16,750 CNU)、香港 (14,520 CNU)、シンガポール (12,077 CNU)、バンコク (11,539 CNU)、およびソウル (10,052 CNU) が、絶対的に大きいことが分かる。

3.2 航空ネットワークの拡大

表2は、分析対象19都市におけるダイレクト、インダイレクト、およびハブの各コネクションについて、2001年から2017年までの増加率を示したものである。

2001年から2017年までの航空ネットワークでみた場合、最も高い増加率は、全てのコネクションを通して、主に中国本土の主要3都市圏で観察された。特に、広州 (5,630%)、上海 (5,013%)、北京 (1,104%)、および釜山 (4,953%) におけるハブ・コネクション、そして広州におけるインダイレクト・コネクション (2,955%) の増加は顕著であった。この背景としては、中国経済の急成長に加えて、各空港を拠点に運航している航空会社のアライアンス加盟が挙げられる。さらに、上海浦東と広州白雲は、各々、1999年と2004年に開港しており、それに伴う空港容量の拡張が、これら2都市圏における航空ネットワークの拡大に寄与したといえる。なお、釜山のハブ・コネクション

に関しては、6 CNU (2001年) から296 CNU (2017年) への増加であった。

一方、我が国の都市圏についても、基本的に拡大傾向にあるが、大阪のインダイレクト・コネクション (-15%) や名古屋のインダイレクト・コネクション (-11%) をはじめ、縮小しているコネクションも観察される。

表2 日本とアジア地域の主要都市圏における航空ネットワークの拡大率

	ダイレクト(直行便)			インダイレクト(経由便)			ハブ(接続便)		
	2001-2009	2009-2017	2001-2017	2001-2009	2009-2017	2001-2017	2001-2009	2009-2017	2001-2017
東京	29	32	69	-8	34	23	148	111	423
大阪	-1	50	48	-41	43	-15	-22	122	73
名古屋	25	15	43	-14	4	-11	-1	73	71
札幌	15	41	62	26	222	306	-12	962	835
福岡	-5	52	44	19	185	241	65	104	236
那覇	30	42	86	47	262	434	130	13	161
ソウル	24	50	86	26	61	104	207	103	523
釜山	10	68	84	358	-19	269	732	507	4,953
北京	132	27	195	100	108	314	871	24	1,104
上海	165	53	306	195	123	560	1,215	289	5,013
広州	166	36	262	769	251	2,955	380	1,093	5,630
香港	22	45	77	13	50	69	121	121	387
台北	-38	56	-3	-27	171	97	19	135	180
高雄	-59	15	-53	-66	294	35	-69	62	-49
マニラ	53	36	108	-15	65	40	139	68	303
バンコク	42	113	203	7	35	45	32	138	213
クアラルンプール	76	82	221	36	95	166	42	86	164
シンガポール	32	46	92	-1	49	47	33	69	126
ジャカルタ	88	135	343	51	150	277	157	224	732

注1) 各年9月第3週のOAGフライト情報に基づく。

注2) 単位：%

4. おわりに

本稿では、マルチエアポート・リージョン（複数空港地域）という観点から、アジア地域における地域航空輸送を検証した。アジア地域の航空ネットワークを空港レベルで評価した No.155とは、異なる検証結果となった。すなわち、都市圏レベルでみた場合、アジア地域においては、依然、東京の航空ネットワークが最も大きいことが明らかとなった。

しかしながら、2018年の国際航空旅客数において、仁川は、ドバイ、ロンドン・ヒースロー、香港、そしてアムステルダム・スキポールに次ぐ世界第5位の国際空港に成長した。同空港をはじめ、香港や上海、広州、深圳等の中国諸空港、あるいは、シンガポールやバンコクにおいても、大規模な空港拡張が推進されている。同時に、北京とホーチミンでは、各々、2019年と2025年に新空港が開港予定である。

このように、アジア地域の空港間競争が激化する中で、2018年12月には、「関西3空港懇談会」が8年ぶりに開催された。本稿の検証結果からは、空港単体よりも、地域という視点から、航空輸送を考える必要性が示唆される。すなわち、大阪にとっては、関西、伊丹、そして神戸の3空港が果たすべき役割を明確にした上で、今後、地域としての空港競争力を高めることが重要となるだろう。

参考文献

- 1) 松本 秀暢 (2018) 「関西3空港における航空ネットワークの評価とその変遷」『KANSAI 空港レビュー』, 第479号, pp.31-35.
- 2) 堂前 光司 (2018) 「アジア地域とヨーロッパ地域の主要空港における航空ネットワークの評価と比較」『KANSAI 空港レビュー』, 第480号, pp.33-37.

関西国際空港 2019年2月運営概況（速報値）

<http://www.kansai-airports.co.jp/news/2018/>

○発着回数 15,511 回（前年同月比 106%）

国際線：11,892 回
（前年同月比 109%）
国内線：3,619 回
（前年同月比 97%）

発着回数について

合計発着回数は前年同月比 106%の 15,511 回、国際線は同 109%の 11,892 回と共に 5ヶ月連続で前年を上回り2月として過去最高を記録しております。

○旅客数 2,503,475 人（前年同月比 105%）

国際線：1,979,770 人
（前年同月比 107%）
国内線：523,705 人
（前年同月比 99%）

旅客数について

合計旅客数は前年同月比 105%の 2,503,475 人、国際線は同 107%の 1,979,770 人で、このうち外国人は同 104%の 1,379,650 人といずれも5ヶ月連続で前年を上回り2月として過去最高を記録しております。

○貨物量 52,407t（前年同月比 85%）

国際貨物：51,370t（前年同月比 85%）
積込量：26,743t（前年同月比 87%）
取卸量：24,627t（前年同月比 83%）
国内貨物：1,037t（前年同月比 72%）

貨物量について

国際線の貨物量は前年同月比 85%の 51,370t となっております。

1. 発着回数には空輸機・燃料給油機・プライベート機・特別機・回転翼機等を含む。
2. 国際線旅客数は、大阪入国管理局関西空港支局の発表資料を基に算出している。
3. 国際貨物量は、大阪税関公表の関西国際空港航空機積卸貨物量による。

2019年3月18日 大阪税関・発表資料より

大阪税関貿易速報 [関西空港]

2019年2月分

【貿易額】（単位：百万円、%）

	輸 出			輸 入			バランス (△は入超)
		前年比	全国比		前年比	全国比	
近畿圏	1,319,811	98.0	20.7	1,106,116	90.2	18.3	213,695
管内	810,837	91.5	12.7	831,950	90.5	13.8	△ 21,113
大阪港	296,978	89.7	4.7	336,483	86.7	5.6	△ 39,505
関西空港	397,004	93.7	6.2	300,086	95.9	5.0	96,918
全国	6,384,269	98.8	100.0	6,045,267	93.3	100.0	339,002

【空港別貿易額】（単位：百万円、%）

	輸 出			輸 入			バランス (△は入超)
		前年比	全国比		前年比	全国比	
関西空港	397,004	93.7	6.2	300,086	95.9	5.0	96,918
成田空港	834,116	93.8	13.1	948,936	92.1	15.7	△ 114,820
羽田空港	31,956	95.0	0.5	59,179	100.5	1.0	△ 27,222
中部空港	79,466	95.8	1.2	88,645	109.3	1.5	△ 9,179
福岡空港	20,309	70.6	0.3	38,867	93.7	0.6	△ 18,558
新千歳空港	2,819	111.2	0.0	1,105	88.7	0.0	1,715

関西国際空港の出入（帰）国者数

	外国人				日本人				合計 (1日平均)	
	外国人入国 (1日平均)	外国人出国 (1日平均)	日本人帰国 (1日平均)	日本人出国 (1日平均)	日本人帰国 (1日平均)	日本人出国 (1日平均)	合計 (1日平均)	合計 (1日平均)		
平成6年	254,482	2,139	258,566	2,173	940,315	7,902	955,393	8,029	2,408,756	20,242
平成7年	756,740	2,073	750,195	2,055	3,271,373	8,963	3,294,853	9,027	8,073,161	22,118
平成8年	948,542	2,592	914,848	2,500	4,067,434	11,113	4,102,609	11,209	10,033,433	27,414
平成9年	1,079,427	2,957	1,027,910	2,816	4,316,824	11,827	4,320,636	11,837	10,744,797	29,438
平成10年	1,079,290	2,957	1,022,094	2,800	4,054,740	11,109	4,045,772	11,084	10,201,896	27,950
平成11年	1,112,468	3,048	1,079,403	2,957	4,251,949	11,649	4,226,223	11,579	10,670,043	29,233
平成12年	1,194,740	3,264	1,158,019	3,164	4,598,347	12,564	4,646,518	12,695	11,597,624	31,687
平成13年	1,198,460	3,283	1,152,108	3,156	4,152,997	11,378	4,118,258	11,283	10,621,823	29,101
平成14年	1,177,532	3,226	1,119,898	3,068	3,809,221	10,436	3,829,030	10,490	9,935,681	27,221
平成15年	1,112,229	3,047	1,057,401	2,897	2,928,003	8,022	2,916,829	7,991	8,014,462	21,957
平成16年	1,289,109	3,522	1,245,589	3,403	3,771,899	10,306	3,755,088	10,260	10,061,685	27,491
平成17年	1,369,514	3,752	1,327,750	3,638	3,861,466	10,579	3,861,860	10,580	10,420,590	28,550
平成18年	1,505,025	4,123	1,431,800	3,923	3,852,179	10,554	3,861,140	10,578	10,650,144	29,178
平成19年	1,662,378	4,554	1,584,128	4,340	3,676,627	10,073	3,687,939	10,104	10,611,072	29,071
平成20年	1,652,085	4,514	1,568,513	4,286	3,342,988	9,134	3,336,644	9,117	9,900,230	27,050
平成21年	1,357,556	3,719	1,332,025	3,649	3,188,812	8,736	3,184,158	8,724	9,062,551	24,829
平成22年	1,751,906	4,800	1,736,108	4,756	3,353,402	9,187	3,349,189	9,176	10,190,605	27,919
平成23年	1,343,897	3,682	1,363,251	3,735	3,396,026	9,304	3,388,895	9,285	9,492,069	26,006
平成24年	1,795,222	4,905	1,778,162	4,858	3,616,472	9,881	3,622,975	9,899	10,812,831	29,543
平成25年	2,326,263	6,373	2,285,785	6,262	3,433,700	9,407	3,439,358	9,423	11,485,106	31,466
平成26年	3,173,759	8,695	3,104,778	8,506	3,248,983	8,901	3,224,562	8,834	12,752,082	34,937
平成27年	5,012,402	13,733	4,974,063	13,628	3,045,982	8,345	3,028,657	8,298	16,061,104	44,003
平成28年	6,090,300	16,640	6,051,810	16,540	3,189,960	8,720	3,187,010	8,710	18,519,080	50,600
平成29年	7,162,310	19,620	7,126,200	19,520	3,311,930	9,070	3,302,920	9,050	20,903,360	57,270
平成30年	7,652,130	20,970	7,605,550	20,840	3,467,940	9,500	3,499,370	9,590	22,224,990	60,890
平成31年1月	695,420	22,430	666,060	21,490	328,660	10,600	288,240	9,300	1,978,380	63,820
平成31年2月	675,010	24,110	704,640	25,170	273,500	9,770	305,710	10,920	1,958,860	69,960
平成31年3月	726,520	23,440	674,760	21,770	431,520	13,920	404,430	13,050	2,237,230	72,170
平成31年累計	2,096,950	23,300	2,045,460	22,730	1,033,680	11,490	998,380	11,090	6,174,470	68,610
前年同期	1,972,420	21,920	1,934,990	21,500	927,170	10,300	897,910	9,980	5,732,490	63,690
対前年同期比	106.3%		105.7%		111.5%		111.2%		107.7%	

※外国人入出国者数には、地位協定該当者を含み、特例上陸許可は含まれない。

※平成6年の数値は、開港（9月4日）以降の総数である。

関西 3 空港と国内主要空港の利用状況

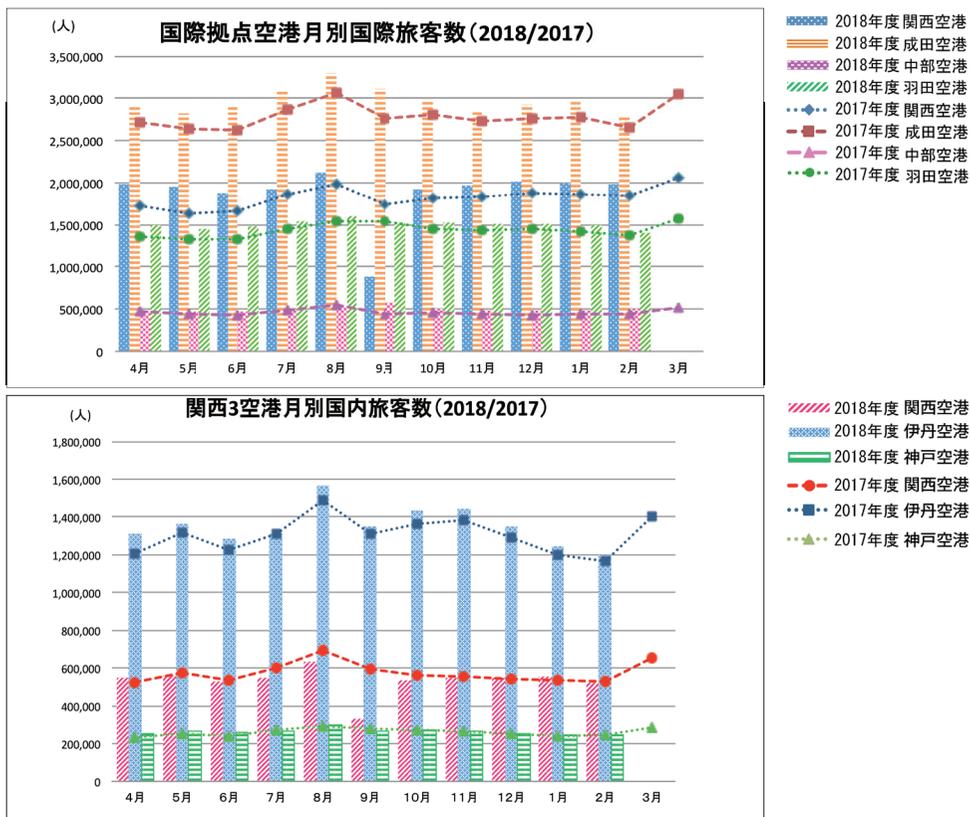
2019年2月実績【速報】

区分	空港名	国際線	前年同月比	国内線	前年同月比	合計	前年同月比
発着回数 (回)	関西3空港	11,892	108.7%	16,379	100.6%	28,271	103.8%
	関西	11,892	108.7%	3,619	96.6%	15,511	105.6%
	大阪(伊丹)	0	0.0%	10,562	100.8%	10,562	100.8%
	神戸	0	—	2,198	106.8%	2,198	106.8%
	成田	15,700	102.7%	3,850	98.4%	19,550	101.9%
	中部	3,286	112.2%	4,903	105.9%	8,189	108.3%
旅客数 (人)	関西3空港	1,979,770	107.3%	1,970,053	101.5%	3,949,823	104.3%
	関西	1,979,770	107.3%	523,705	98.8%	2,503,475	105.4%
	大阪(伊丹)	0	—	1,200,398	103.0%	1,200,398	103.0%
	神戸	—	—	245,950	100.0%	245,950	100.0%
	成田	2,793,705	104.9%	557,494	98.2%	3,351,199	103.8%
	東京(羽田)	1,409,162	103.5%	5,036,497	103.2%	6,445,659	103.3%
	中部	500,400	114.6%	485,656	106.9%	986,056	110.6%
貨物量 (トン)	関西3空港	51,370	85.1%	9,699	88.7%	61,069	85.6%
	関西	51,370	85.1%	1,037	71.9%	52,407	84.7%
	大阪(伊丹)	0	—	8,662	91.3%	8,662	91.3%
	成田	140,441	83.9%	—	—	140,441	83.9%
	東京(羽田)	40,297	93.2%	50,976	88.6%	91,273	90.6%
	中部	13,080	92.8%	1,301	79.4%	14,381	91.4%

注1. 羽田の発着回数、成田の国内貨物量、神戸の国際旅客数は速報で公表していないため掲載していない。

注2. 神戸の貨物量は実績が無いため掲載していない。

注3. 速報値であり、確定値とは異なることがある。



関西空港調査会からのお知らせ

○第460回定例会（2019年3月25日開催）

「大阪における今後の観光施策と関空への期待」をテーマに清畑 宏 氏（公益財団法人 大阪観光局 理事長）の講演会を開催した。

○第461回定例会（2019年4月15日開催）

「神戸観光局 現状と今後の戦略について」をテーマに佐藤 敏亨 氏（一般財団法人 神戸観光局 マーケティングディレクター）の講演会を開催した。

今後の予定

○第462回定例会（土木学会継続教育プログラム〈1単位〉）

日 時／2019年5月27日（月） 16：00～17：00

場 所／大阪キャッスルホテル

テーマ／空港型地方創生：南紀白浜エアポートの取り組み

講 師／岡田 信一郎 氏（株式会社 南紀白浜エアポート 代表取締役社長）

○第463回定例会（土木学会継続教育プログラム〈1単位〉）

日 時／2019年6月10日（月） 16：00～17：00

場 所／大阪キャッスルホテル

テーマ／気象情報活用のススメ～危機管理からビジネス拡大まで～（仮題）

講 師／藏田 英之 氏（一般財団法人 日本気象協会 関西支社 副支社長）

○第6回航空空港研究会

日 時／2019年5月24日（金） 16：00～17：30

場 所／天満橋OMMビル

テーマ／多発する大規模災害と空港（仮題）

講 師／轟 朝幸 氏（日本大学 理工学部 教授）

コメンテーター／引頭 雄一 氏（関西外国語大学 外国語学部 教授）

※上記「定例会」「研究会」に参加ご希望の方は当調査会ホームページ（<http://www.kar.oa.jp>）からお申し込みください。定員になり次第締切いたします。

事務局だより

▶ 先日、出張帰りの昼休みに、りんくう公園のマーブルビーチを訪れました。

松林を背にしたベンチに座って、海の方を眺めてみると、すぐ目の前には敷き詰められた大理石の白い玉石、その先に淡い群青の海、さらにその先に明るい青の空が三つの層になって広がり、色彩のコントラストが目にとても心地よく感じられました。

▶ また、右には関空連絡橋や関空島の屋根の緩やかなカーブ、左には遠く紀淡海峡まで見通せる長い海岸線が伸び、それらの曲線で視界いっぱいに囲まれた海は、かえってその広々とした様子が実感できました。

大阪湾環境保全協議会で実施されたフォトコンテストの入賞作品の中に、りんくう公園の夕景を捉えた写真があります。夕日に照らされたりんくうの空と雲、海面に反射する色の鮮やかさがとても印象的です。

▶ 今度は、日没ごろのりんくう公園に出かけてみたいと思います。

(カ)

～詠い継がれる、美しき風景～

【日本遺産】絶景の宝庫 和歌の浦(和歌山市)



天く
奠供山より干潟と不老橋



和歌の浦は和歌山市南部、和歌川河口の干潟を中心に雑賀崎や熊野参詣道紀伊路・藤白坂まで広がる歴史深く風光明媚な景勝地です。

潮の干満によって干潟が現れては消え、刻一刻と変化しながら、四季折々の多彩な風景を魅せる和歌の浦は、「絶景の宝庫 和歌の浦」として文化庁の日本遺産に認定されました。

今から1300年前の奈良時代、「若の浦」と呼ばれていたこの地を訪れた聖武天皇が、玉のように美しく島々が連なる眺望に感動して詔を発し、玉津島の神と明光浦靈を祀り、この風景を末永く守るように命じました。行幸に従った万葉歌人の山部赤人が、和歌の浦の情景を讃え詠んだ躍動感にあふれる歌は、今も広く知られています。



鏡山から見る名草山と朝日

山部赤人(万葉集巻6 九一九)

「若の浦に 潮満ち来れば 潟を無み 葦辺を指して 鶴鳴き渡る」

(意訳) 和歌の浦に潮が満ちると、干潟が無くなるので、葦辺を目指して、鶴が鳴きながら飛んでいくよ

■アクセス 【電車で】 JR和歌山駅、南海和歌山市駅からバスで約20分
「和歌浦」下車

【お車で】 阪和自動車道和歌山ICから約30分

■問合せ先 和歌山市観光課 TEL 073-435-1234・FAX 073-435-1263

●発行日
●発行

2019年4月20日
一般財団法人関西空港調査会
〒543-0721 大阪市天王寺区博愛通11番9号
TEL(06)6767-0800 URL <http://www.kar.or.jp>

●印刷
株式会社 ネット